NR 3
(57)

PRZEGLĄD KOMUNIKACYJNY

Wyższa Szkoła Ekonomiczna
w Sopocie
Katedra Geografii Gospodarczej

Wyższa Szkoła Ekonomiczna
Biblioteka Główna
w Sopocie

WK

MARZEC 1950

MIEJSKA POZNAŃSKA KOLEJ ELEKTRYCZNA

DYREKCJA — ul. Gajowa 1. Tel. 510-21

DZIAŁ BILETÓW i ZNALEZIONYCH RZECZY:
ul. Gajowa 1, tel. 510-21

MIEJSKA POZNAŃSKA KOLEJ ELEKTRYCZNA UTRZYMUJE KOMUNIKACJĘ TRAMWAJOWĄ (13 linii), TROLLEYBUSOWĄ (4 linie) i AUTOBUSOWĄ (5 linii) w granicach st. m. POZNANIA.

MIEJSKA POZNAŃSKA KOLEJ ELEKTRYCZNA PRZEWOZI PRZECIĘTNIE MIESIĘCZNIE (9,5) MILIONA PASAŻERÓW.

Wyższa Szkoła Ekonomiczna
w SOPOCIE
Katedra Geografii Gospodarczej

ERRATA

Przy składaniu artykułu inż. A. Tuza pt. *Postęp techniczny w przedsiębiorstwach państwowych podległych Ministerstwu Komunikacji“* w nr 2 (56) „Przeglądu Komunikacyjnego“ nastąpiło przesunięcie wiersza na str. *47*, co zniekształciło treść.

Pod tytułem: A) *Generalna Dyrekcja Kolei Państwowych“* powinno być:

1. Szybkość handlowa poc. ruchu osobowego	Podnosić szybkość stale tak, aby w 1955 r. zwiększenie szybkości wyniosło 23%
2. Szybkość handlowa poc. ruchu towarow.	Podnieść o 11,8%
3. Średni dobowy przebieg wagonu osob.	Podnieść o 9,9%
4. Średni dobowy przebieg wagonu tow.	Podnieść o 3,7%
5. Obrót wagonu towarowego czynnego	Zmniejszyć o 18%
6. Mechanizacja urządzeń do przeładunku towarów masowych z szerokotorowych wagonów do normalnotorowych i odwrotnie	Wprowadzić w życie
7. Przewozy w pojemnikach (kontenerach)	Podnieść jakość usług przewozowych
8. Wydajność pracy stacji portowych i dużych stacji wyładowczych	Podnieść wydajność o 50%

Ponadto wyżej na str. *46* powinno być:

9. Przeciętny obrót wagonu towarowego *—39%* (zamiast +39%).

PRZEGLĄD KOMUNIKACYJNY

MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY ZAGADNIENIOM OGÓLNYM KOMUNIKACJI

CZASOPISMO RESORTU KOMUNIKACJI

Wyższa Szkoła Ekonomiczna w SOPOCIE Zakładu Geografii Gospodarczej

TREŚĆ

Inż. W. MŁODECKI. Konieczność przepracowania struktury komunikacyjnej w Polsce.

Mgr E. SZUNIEWICZ. Dekret z 3 stycznia 1947 r. o tworzeniu przedsiębiorstw państwowych i zastosowanie go w resorcie komunikacji.

Mgr J. WŁODARCZYK. Opodatkowanie przedsiębiorstw podległych M. K.

H. — Normatywy środków obrotowych.

Dr St. BEREZOWSKI. O właściwej problematyce geografii komunikacji.

F. MAKULEC. Samochodowa taryfa towarowa.

Mgr K. NIEMIEC. Z teorii współzawodnictwa pracy.

Mgr J. BUŁHAK. Cele i zadania akcji bezpieczeństwa i higiery pracy.

Inż. J. MARCHWICKI. Miejska Poznańska Kolej Elektryczna.

Inż. J. DZIKOWSKI. Tablice do obliczeń sieciowych kolei francuskich.

Komunikat Zakładu Trakcji Elektrycznej.

Dr T. BISSAGA. Promy kolejowe w basenie Bałtyckim.

PRZEGLĄD CZASOPISM ZAGRANICZNYCH.

SOMMAIRE

Nécessité de modifier la structure des transports en Pologne, par W. MŁODECKI, ingénieur.

Le décret du 3 janvier 1947 relatif à la création d'entreprises de l'Etat et son application dans le domaine d'activité des transports publics, par E. SZUNIEWICZ, mgr.

Contributions imposées aux entreprises sujettes au Ministère des Transports, par J. WŁODARCZYK, mgr.

Normes concernant la limitation officielle des fonds roulants, par H.

Problèmes utiles des programmes de la géographie des communications, par St. BEREZOWSKI, docteur.

Le tarif des transports de marchandises par automobiles, par F. MAKULEC.

Quelques détails de la théorie de la concurrence du travail, par K. NIEMIEC, mgr.

Buts et tâches de l'action de sécurité et d'hygiène du travail, par J. BUŁHAK, mgr.

Les Tramways Municipaux de la Ville de Poznań, par J. MARCHWICKI, ingénieur.

СОДЕРЖАНИЕ

Инж. В. МЛОДЕЦКИ. Необходимость реорганизации структуры транспорта в Польше

Мгр. Э. ШУНЕВИЧ. Декрет 3 янв. 1947 г. о создании государственных предприятий и его применение в ведомстве путей сообщения.

Мгр. И. ВЛОДАРЧИК. Наложение податей на предприятия подведомственные Министерству Путей Сообщения

Др. И. БЕРЕЗОВСКИЙ. О подлинных заданиях географии путей сообщения

Ф. МАКУЛЕЦ. Автомобильный товарный тариф

Мгр. К. НЕМЕЦ. Теория трудового соревнования

Мгр. И. БУЛГАК. За безопасность и гигиену труда

Инж. И. МАРХВИЦКИ. Электрические трамваи в Познани

Инж. И ДЗИКОВСКИ. Таблицы для расчетов тяговой электрической сети на французских железных дорогах.

Сообщение Института Электрической Тяги

Др. Т. БИССАГА. Ферри-боты в бассейне Балтийского моря

ОБЗОР ИНОСТРАННОЙ ПЕЧАТИ

CONTENTS

Necessity of modifying the structure of transports in Poland, by W. MŁODECKI, eng.

The decree of January 3rd 1947 pertaining to the creation of State's enterprises and its application in the sphere of activity of public transport, by E. SZUNIEWICZ, mgr.

Taxation of enterprises subject to the Ministry of Transport, by J. WŁODARCZYK, mgr.

Norms concerning the official limitation of turn-over funds, by H.

Proper problemes in the programs of geography of communications, by St. BEREZOWSKI, dr.

The tarif of goods transports by automobile car, by F. MAKULEC.

Some details of the theory of labour competition, by K. NIEMIEC, mgr.

Purposes and tasks of the action for security and hygiene of labour, by J. BUŁHAK, mgr.

The Municipal Tramways at Poznań, by J. MARCHWICKI, eng.

3 (57) MARZEC 1950 R.

Inż. WACŁAW MŁODECKI

KONIECZNOŚĆ PRZEPRACOWANIA STRUKTURY KOMUNIKACYJNEJ W POLSCE

Aby lepiej uwypuklić korzyści jakie osiągnęła gospodarka narodowa z połączenia trzech przedsiębiorstw P. K. S., Hartwig, Spedytor w jedno przedsiębiorstwo państwowe spedycyjno-przewozowe dla spedycji wewnątrz kraju oraz podkreślając zadanie jakie ono będzie miało do spełnienia w przyszłości — pozwolę sobie pokrótce scharakteryzować strukturę i działalność wyżej wymienionych przedsiębiorstw.

P. K. S. posiadała w terenie około 40 stacji. Na każdej stacji znajdowało się kilkadziesiąt autobusów i samochodów ciężarowych. Zapewne, że stacje w dużych miastach wojewódzkich są większe, w pozostałych zaś miastach mniejsze. Nadzór nad działalnością stacji spełniało 8 oddziałów P. K. S., które podlegały bezpośrednio dyrekcji P. K. S. w Warszawie. Oddziały P. K. S. nie pokrywały się ani z granicami województw, ani z granicami dyrekcji okręgowych PKP. W zakresie ruchu towarowego P. K. S. nie trudnił się prawie zupełnie spedycją kolejową, ani składownictwem, nie organizował przewozów, ani naładunku, rozładunku, czy też przeładunku, a wynajmował tylko samochody według taryfy kilometrowej, dobowej lub godzinowej.

Hartwig posiadał w terenie około 27 ekspozytur podległych bezpośrednio dyrekcji w Warszawie. Na jedną ekspozyturę Hartwiga przypadało 2 razy mniej samochodów niż na stację P. K. S. Ekspozytury znajdowały się tylko w większych miastach: w siedzibie ekspozytury znajdowała się tylko część taboru, druga część pracowała w terenie w miastach powiatowych w tzw. placówkach. Przeciętnie każda ekspozytura Hartwiga miała ok. 2 placówek w terenie, w których pracowala mniej więcej połowa taboru danej ekspozytury.

Spedytor miał około 16 ekspozytur pod względem organizacyjnym i wielkości, podobnych do placówek Hartwiga.

Firmy Hartwiga i Spedytor trudniły się spedycją krajową i zagraniczną, organizowały naładunki, rozładunki i przeładunki oraz zajmowały się składowaniem.

Widzimy więc, że Hartwig i Spedytor miały w siedzibie ekspozytur po większych miastach mniej więcej połowę samochodów oraz w kilkudziesięciu placówkach po kilka samochodów ciężarowych.

Obraz miasta wojewódzkiego przed połączeniem przedsiębiorstw to stacja P. K. S. (biura, dworzec osobowy, stacja obsługi, garaże, kilkadziesiąt autobusów, kilkadziesiąt ciężarówek); ekspozytura Hartwiga (biura, składy, garaże, stajnie i również kilkadziesiąt samochodów); ekspozytura Spedytora (biura, składy, garaże, stajnie i również kilkadziesiąt samochodów).

Obraz miasta powiatowego, to albo nic, albo kilku urzędników, kilka samochodów, jakiś garaż w szopie i obowiązkowo dozorca nocny. W niektórych miastach powiatowych znajdowały się placówki obydwóch przedsiębiorstw.

Ilość samochodów ciężarowych, która znajdowała się w rękach 3 przedsiębiorstw państwowych wynosiła zaledwie 5% samochodów znajdujących się w terenie w rękach czy to instytucji państwowych, czy też w spółdzielniach przewoźniczych, czy też w rękach prywatnych.

Na ogół biorąc w terenie odczuwało się brak samochodów, z tego też powodu placówki i ekspozytury nie mogły zaspokoić wszystkich zgłoszeń. Asortyment klientów tych trzech przedsiębiorstw był b. szeroki. Głównymi klientami P. K. S. były wojewódzkie, czy powiatowe zarządy drogowe, przedsiębiorstwa budowlane, oraz wynajem samochodów na dalekie odległości; praca Hartwiga — to przewóz wyrobów przemysłowych na dalekie odległości (piwo, manufaktura, przemysł skórzany oraz obsługa lokalna); praca Spedytora — to raczej obsługa rolnictwa i przemysłu spożywczego oraz przewozy lokalne. U Spedytora duża część pracy, to zagadnienia składownictwa i rozprowadzenia po kraju importowanych nawozów sztucznych.

Organizacja nowego przedsiębiorstwa na dn. 1.I.1950 r., to ekspozytury terenowe (stworzone ze stacji P. K. S. i ekspozytur Hartwiga i Spedytora), dyrekcje okręgowe pokrywające się z granicami województw (stworzone z oddziałów P. K. S.) i Dyrekcja Naczelna (stworzona z dyrekcji P. K. S., Spedytora i części dyrekcji Hartwiga). Wskutek komasacji ilość ekspozytur nowego przedsiębiorstwa na dn. 1.I.1950 r. zmniejszyła się.

Nie ulega najmniejszej wątpliwości, że połączenie tych 3 przedsiębiorstw dało pewne oszczędności na lokalach biurowych, pomieszczeniach garażowych, na lepszym wykorzystaniu personelu, a także na lepszym wykorzystaniu taboru. Właściwa i elastyczna organizacja nowego przedsiębiorstwa polegająca na tym, aby ekspozytury terenowe miały jak największą samodzielność wykonawstwa, miały swoje dochody i rozchody, swój bilans i swój zasięg terytorialny działania, a dyrekcje okręgowe były wysuniętym ramieniem dyrekcji naczelnej w sprawie nadzoru, koordynacji pracy, instruktażu, planowania zbiorczego, zbiorczej sprawozdawczości i zbiorczego bilansu okręgu — nie powinna budzić żadnych zastrzeżeń, że przedsiębiorstwo to będzie ciężkie i biurokratyczne.

Stworzenie jednak jednego przedsiębiorstwa państwowego, jako zalążka przyszłego, dużego przedsiębiorstwa, które w swoim ręku skupi całość transportu samochodowego publicznego i spedycji krajowej, ma tę wielką korzyść, że pozwoli stopniowo zmniejszyć olbrzymie marnotrawstwo, jakie tkwi w transporcie samochodowym obecnie, oraz poprawić strukturę komunikacyjną Polski przez właściwe rozgraniczenie pracy kolei i transportu samochodowego.

Konieczność lustracji wszystkich ekspozytur i placówek 3 przedsiębiorstw w celu ustalenia organizacji terenowej pozwoliła mi na bliższe poznanie struktury komunikacyjnej w Polsce. Mam na myśli przede wszystkim PKP i przewozy samochodowe (autobusy i ciężarówki). Struktura ta z punktu widzenia ekonomii przewozu jest daleka od doskonałości i budzi ogromne zastrzeżenia.

Struktura przewozów na PKP układa się w ten sposób, że na 30% linii tzw. magistralnych odbywa się 80% przewozów, a na 70% linii tzw. lokalnych 20% przewozów. Koszt jednego poc.-km osobowego wynosi na PKP ok. 500 zł. Jeżeli jednak weźmiemy pod uwagę np. Dyr. Łódzką, która ma same magistrale i Dyr. Olsztyńską, która ma prawie same linie lokalne, to koszt 1 poc.-km jest jak 1 do 3, czyli na Dyr. Łódzkiej wynosi ok. 350 zł, a na Dyr. Olsztyńskiej ponad 1.000 zł. Te duże różnice pochodzą stąd, że na kolejach lokalnych jest bardzo mała ilość pociągów, a trzeba jednak utrzymać na linii personel drogowy, ruchu, handlowy, łączność, wodociągi itd. Jeżeli weźmiemy pod uwagę, że na liniach magistralnych w pociągu jedzie kilkaset osób, a na liniach lokalnych kilkadziesiąt, to widzimy, że koszt jednego pasażero-km przy średnim na PKP 2 zł może wynosić na magistralach ok. 1 zł, gdy na liniach lokalnych ok. 20 zł i więcej.

Tymczasem przeciętny koszt jednego autobuso-km wynosi nie wiele ponad 100 zł, a przeciętny koszt jednego pasażero-km poniżej 4 zł. Widzimy więc, że zamiast jednego pociągu parowego, można byłoby uruchomić około 10 autobusów, gdy obserwacje wykażą, że ilość pasażerów pociągu parowego na liniach lokalnych w większości przypadków nie przekracza pojemności 1 autobusu.

Analogicznie wygląda zagadnienie ruchu towarowego. Konieczność manewrów na stacjach węzłowych, uruchomienie pociągu zbiorowego z kilku wagonów, zły obrót taboru, słaba szybkość handlowa, przeciętny koszt 1 poc.-km towarowego dwa razy większy od przeciętnego kosztu pociągu osobowego, wszystko to wskazuje, że w wielu przypadkach, przy bardzo słabym ruchu kolejowym, transport towarowy będzie mniej ekonomiczny niż transport samochodowy.

Z tego pobieżnego rzutu widać, że obecnie w Polsce jest dużo linii lokalnych, których koszty przewozu są droższe od transportu samochodowego. Linie te były budowane wtedy, gdy transport samochodowy nie istniał. Postęp na kolei odbywa się zbyt powoli, w transporcie samochodowym b. szybko. Samochód na krótkie odległości i nie masowe przewozy, zdobył już sobie prawo obywatelstwa i trzeba liczyć się z tym, że jest bardziej nowoczesnym i ekonomiczniejszym środkiem przewozowym od kolei; trzeba tylko dobrze obliczyć korzyści wynikające z zamiany i ustalić najodpowiedniejszy termin realizacji. Dotąd jednak póki względy gospodarcze nie pozwolą na zastąpienie kolei lokalnej transportem samochodowym, należałoby poddać krytyce dzisiejsze sposoby eksploatacji kolei lokalnych. Czy wszystkie przepisy stosowane do eksploatacji tych kolei nie są zbyt wymagające i rygorystyczne, czy nie należałoby iść na daleko idące uproszczenia techniczne i eksploatacyjne, aby obniżyć koszty eksploatacji tych linii? W każdym bądź razie, bez dokładnych studiów kosztów własnych, przewozów poszczególnych linii znaczenia lokalnego, nie należałoby robić żadnych inwestycji na tych liniach, ani też budować nowych linii tego typu. Analogicznie zupełnie wygląda sprawa z kolejami dojazdowymi i wąskotorowymi. Napewno jest bardzo dużo takich linii, które już dzisiaj nie wytrzymują konkurencji z transportem samochodowym. Należałoby to wziąć pod uwagę przy rozbudowie i modernizacji tych linii, aby zagadnienie kosztów własnych było dobrze przeanalizowane.

Pewne zastrzeżenia budzi również i sprawa bocznic kolejowych. Czy manewry na stacji w celu wyciągnięcia wagonu, podstawienia go na bocznicę parowozem o sile ponad 1000 KM, pojechanie po niego drugi raz żeby go zabrać, nie są droższą manipulacją od wyładowania go na torach ogólnowyładunkowych do samochodu i zawiezienia samochodem do zakładu? Przy bardzo rzadkim ruchu na bocznicy i dalekiej odległości od stacji napewno bocznice będą mniej ekonomiczne. Dlatego też przy budowie nowych bocznic kolejowych należy mieć to na względzie.

A jak wygląda obecnie gospodarka samochodowa w terenie?

W miastach wojewódzkich i w większych miastach znajdują się wszystkie autobusy. Połowa autobusów znajduje się w rękach P.K.S., druga połowa to autobusy miejskie, komunalne bądź spółdzielcze. W wielkich miastach znajduje się obecnie po kilkaset, a nawet po kilka tysięcy samochodów ciężarowych i w miastach powiatowych kilkadziesiąt. Po przeprowadzeniu reorganizacji w większych miastach to nowe przedsiębiorstwo ma kilkadziesiąt samochodów, a w miastach powiatowych co trzecie miasto — kilka samochodów.

Zacznę od organizacji samochodowego ruchu autobusowego. Tabor autobusowy P. K. S. skoncentrowany jest obecnie tylko w wielkich miastach. Obsługuje on teraz, poza ruchem podmiejskim tych miast, połączenia dużych miast z miastami powiatowymi. Brak prawie zupełnie regularnej komunikacji wsi z miastami powiatowymi, a zresztą byłoby to przy obecnym nasileniu ruchu na poszczególnych kierun-

kach (kilka lub kilkanaście osób) — nieekonomiczne dla autobusu. Są województwa, gdzie teren całego województwa obsługiwany jest z jednego punktu.

Skoncentrowanie całego taboru w dużych tylko miastach ważne ze względu na stworzenie ekonomiczniejszego zaplecza technicznego jest niekorzystne ze względów ruchowo-eksploatacyjnych. Ruch ludności odbywa się rano z prowincji do wielkich miast, wieczorem odbywa się powrót. Chcąc uniknąć luźnych, niepotrzebnych przebiegów lub nocowania taboru z obsługą poza miejscem pracy, tabor autobusowy powinien być raczej rozrzucony po miastach powiatowych, a nie skupiony w wielkich miastach. Uzyska się w ten sposób lepszą i ekonomiczniejszą obsługę terenu. Rozrzucenie po miastach powiatowych po kilka autobusów, gdyż tyle tylko powinno być w polskich warunkach, będzie tylko wtedy możliwe, jeżeli w tych miastach będzie pewne zaplecze techniczne, w postaci zajezdni. Z tego powodu połączenie w jednym przedsiębiorstwie przewozu osób i towarów w polskich warunkach jest rzeczą konieczną, gdyż pozwala na tworzenie większych, a więc ekonomiczniejszych zajezdni w miastach powiatowych. Łączenie zatem trzech przedsiębiorstw, które połączyły ruch osobowy z towarowym w polskich warunkach nie było błędem.

W zakresie ruchu autobusowego należałoby również zbadać zagadnienie przedsiębiorstw komunalnych. Nie poruszam zagadnienia m. st. Warszawy, gdzie istnieje duża zajezdnia autobusowa, dająca możliwości organizacyjne dla prowadzenia ekonomicznej gospodarki. Mam na myśli takie miasta jak Bielsko, gdzie miasto ma kilka autobusów do obsługi linii podmiejskich i P. K. S. kilkadziesiąt autobusów również do takiej samej obsługi. Miasto posiada zajezdnię na wyrost, P. K. S. nie posiada jej wcale. W Częstochowie obecnie obsługuje wszystko P. K. S. Jest jakby już postanowione, że miasto stworzy sobie oddzielną gospodarkę, mając zarezerwowane odpowiednie pomieszczenie na zajezdnię, wówczas gdy P. K. S. nie posiada żadnych obiektów. Na Górnym Śląsku są „Śląskie Linie Autobusowe", które prowadzą ruch na terenie całego województwa i P. K. S., które na tamtym terenie posiada w 5 stacjach również taką samą ilość taboru. Po co ta dwutorowość i rozdrobnienie gospodarki? Wszystkie pozostałe miasta wojewódzkie wymagają dla miejskiej komunikacji po kilka autobusów. Wobec tak małej ilości autobusów, jaka jest potrzebna dla potrzeb komunalnych w poszczególnych miasta zdaje się, że nie jest rzeczą uzasadnioną tworzenie oddzielnych zapleczy technicznych dla tak małej ilości autobusów, gdy obok w tych samych miejscowościach trzeba tworzyć również zaplecze dla P. K. S. Miasta mogłyby tworzyć sobie komunikację miejską, a autobusy z obsługą techniczną za specjalną opłatą od kilkometra otrzymywać od miejscowej ekspozytury P. K. S. Uzyskałoby się w ten sposób znaczne oszczędności na inwestycjach stacji obsług i lepsze wykorzystanie personelu technicznego, nie naruszając w niczym uprawnień miast co do sposobu i organizacji komunikacji miejskiej. Jeżeliby ten sposób był nie do przyjęcia, to raczej należałoby miastu oddać obsługę miejską i pozamiejscową i nie dopuszczać do tworzenia w tym samym mieście 2 karłowatych gospodarstw autobusowych. Ponieważ zagadnienie to z biegiem czasu będzie narastało, wymagałoby już obecnie pewnej decyzji i rozstrzygnięcia.

W zakresie gospodarki samochodami ciężarowymi nasuwają się następujące spostrzeżenia.

Miasto powiatowe to centrum wszystkich central handlowych zarówno do rozprowadzenia masy towarowej na wieś, jak również skomasowania masy towarowej ze wsi do wywiezienia na inne tereny. Przeciętny powiat, to miasto powiatowe o kilku lub kilkunastu tysiącach mieszkańców i około kilkunastu gminach wiejskich. Z miasta powiatowego rozchodzi się promieniście kilka dróg bitych, które docierają mniej lub więcej dobrze do wszystkich gmin. Największa odległość gminy od powiatu wynosi około 25—30 km. W dzisiejszym mieście powiatowym znajduje się kilkadziesiąt samochodów ciężarowych będących w kilku lub kilkunastu rękach (przeważnie centrale handlowe). Samochody te rozwożą produkty przemysłowe z miasta na teren powiatu, zwożą ze wsi do powiatu produkty rolne, zwożą ze stacji kolejowej i zawożą na stację kolejową masę towarową przeznaczoną dla miasta i powiatu, przywożą masę towarową z centrów przemysłowych i odwoża do centrów zbytu masę towarowa rolniczą, która nie nadaje się do przewozu koleją.

Wszystkie przewozy w tej chwili odbywają się nieregularnie, widzi się wszędzie takie obrazki, że na stację kolejową przyjeżdża jednocześnie kilka samochodów 3 czy 5-tonowych rozmaitych central i każdy samochód zabiera paczkę drobnicową. Wszystkie centrale z reguły mają niewykorzystane powrotne jazdy, jak również i wykorzystanie pojemności wozów przez poszczególne centrale pozostawia wiele do życzenia. Każda centrala, wioząc swój towar na wieś, nie ma towaru na całą pojemność wozu. Brak dobrze zorganizowanego regularnego transportu pomiędzy miastem powiatowym i wsią, to z jednej strony dające się zauważyć b. słabe zaopatrzenie spółdzielni gminnych i z drugiej strony brak należytego odprowadzenia produktów rolnych ze wsi do miast.

Pobieżne wyliczenia robione w czasie lustracji wykazują, że masa towarowa, którą należałoby przewieźć do każdej spółdzielni gminnej to samochód 3-tonowy raz na dwa dni. Jeżeli wziąć pod uwagę, że przy każdej drodze bitej odchodzącej z miasta powiatowego do granic powiatu znajduje się 3 czy 4 spółdzielnie, to widzimy, że masa towarowa przeznaczona na wieś wymaga codziennego, dwukrotnego obsłużenia

każdej drogi bitej. Jeżeli udałoby się zorganizować to w obsługę regularną, to tym samym samochodem można byłoby przewozić i kilku pasażerów, gdyż w obecnych warunkach tylko tyle będzie, oraz przewieść pocztę i gazety. Jednym słowem za pomocą 2 do 3 samochodów w powiecie można byłoby zorganizować regularną komunikację powiatu ze wszystkimi gminami leżącymi przy drogach bitych, gdzie codziennie regularnie odbywałoby się zawożenie masy towarowej na wieś i w powrotnej drodze przywiezienie produktów wiejskich, gdzie spółdzielnie gminne byłyby miejscem skupu. Za pomocą około 1000 samochodów ciężarowych można by w całej Polsce zorganizować regularną komunikację mieszaną wszystkich miast powiatowych z terenami wiejskimi powiatów czyli dokonać całkowitego utransportowienia wsi.

Jeżelibyśmy założyli w danym mieście powiatowym ekspozyturę nowego przedsiębiorstwa do obsługi wszystkich potrzeb danego powiatu, to napewno wystarczyłoby połowę samochodów znajdujących się dzisiaj na terenie powiatu w rękach różnych użytkowników. Opłaciłoby się w tym przypadku zorganizować w danym mieście zajezdnię i dać właściwe zaplecze techniczne dla samochodów ciężarowych. Zajezdnia ta służyłaby również na pomieszczenie tych kilku autobusów, które powinny znajdować się po miastach powiatowych, a nie po centrach wojewódzkich, jak to jest obecnie. Nie ulega najmniejszej wątpliwości, że dzisiejsze rozproszkowanie gospodarki samochodowej w powiecie, to źródło bardzo poważnych strat wynikających z niewyzyskania samochodów, personelu, braku nadzoru i zaplecza technicznego. Nie widzę żadnych trudności, aby można było tworzyć we wszystkich miastach powiatowych stopniowe ekspozytury nowego przedsiębiorstwa, które obejmowały odrazu całość obsługi samochodowej, która przeznaczona jest do transportu publicznego. Jedno przedsiębiorstwo samochodowe w powiecie, to jednocześnie gwarancja dobrej współpracy z koleją, to szybki naładunek i rozładunek wagonów na stacji, to możność zmechanizowania tych czynności, to znaczne obniżenie kosztów ponoszonych przez społeczeństwo na transport samochodowy.

Za pomocą regularnie kursujących samochodów, można byłoby przyczepami rozwozić masowe towary na wieś jak węgiel, nawozy sztuczne, a w powrotnej drodze kartofle, buraki, itp. Zachodzi teraz pytanie, czy jeżeli cała masa towarowa grupuje się przeważnie w miastach powiatowych i jeżeli w miastach powiatowych grupuje się układ dróg, to czy jest uzasadnione po stworzeniu regularnej obsługi samochodowej powiatu mieć otwarte dla potrzeb obsługi handlowej około 10 stacji kolejowych znajdujących się na terenie powiatu poza miastem powiatowym. Jest bowiem kilkaset miast powiatowych, a kilka tysięcy stacji kolejowych. Czy jest uzasadnione utrzymywanie danej stacji i zatrzymywanie posiągów dalekobieżnych, aby wysiadło kilku pasażerów?

Z tego krótkiego obrazu wynika niezbicie, że wszystkie wyżej poruszone zagadnienia powinny być zbadane. Zdaje się nie ulegać najmniejszej wątpliwości, że niedocenianie motoryzacji kraju w Polsce przed r. 1939, i niemożność stworzenia właściwej gospodarki po r. 1945, stworzyło to, że kolej pracuje w warunkach, w których pracować już nie powinna.

Obecna struktura komunikacyjna Polski musi być przepracowana. Kolej musi odrzucić od siebie te czynności, które nie wytrzymują kalkulacji z transportem samochodowym. Transport samochodowy musi być należycie zorganizowany, aby dać kompletne obsłużenie terenu. Te dwa środki komunikacyjne muszą być zharmonizowane, aby każdy z nich pracował w warunkach, w których praca jego jest najekonomiczniejsza. Musi nastąpić rozdział w gospodarce samochodowej, co należy do transportu samochodowego publicznego, a co do transportu tzw. własnego.

Właściwa struktura komunikacyjna w Polsce, nie biorąc pod uwagę lotnictwa i dróg wodnych, to na kolei linie magistralne o ile możliwości proste z Zagłębia do wszystkich miast dużych w Polsce, proste linie z Warszawy do wszystkich miast wojewódzkich, to proste linie transportowe północ-południe, wschód-zachód; do tej siatki powinny być dołączone linie lokalne przechodzące przez miasta powiatowe, lub jakieś większe miasta.

Nie widzę więc na sieci kolejowej w przyszłości tej dużej ilości kolei lokalnych co obecnie, dużej ilości mało obciążonych bocznic, tej dużej ilości stacji kolejowych, tej dużej ilości pociągów zbiorowych (obecnie 40% pociągów towarowych), tej dużej ilości manewrów (obecnie ponad 20% pracy parowozów), tej całej sieci kolei wąskotorowych. Pociągi osobowe zatrzymują się tylko na większych stacjach i na większych stacjach jest tylko naładunek i rozładunek wagonów, znaczne przyspieszenie szybkości handlowej, znacznie przyspieszony obrót parowozów, wagonów osobowych i towarowych. Na stacjach — zmechanizowany naładunek i rozładunek wagonów.

W każdym mieście powiatowym zajezdnia P. K. S., w której znajduje się kilkadziesiąt samochodów ciężarowych, ciągników, przyczep i kilka autobusów. Autobusy utrzymują regularną komunikację osobową miasta powiatowego z dużym miastem, do którego dane miasto ciąży, jeżeli ten przewóz nie jest domeną transportu kolejowego i z innymi miastami powiatowymi oraz miasta ze stacją kolejową. Kilka ciężarówek, lub samochodów specjalnych osobowo - towarowych, utrzymuje regularną komunikację powiatu z terenem, reszta samochodów rozwozi masę towarową z kolei, lub na kolej, lub też odwozi na dalekie odległości drobnicę i inne towary nie przeznaczone dla transportu kolejowego.

Duże miasta to jedna zajezdnia osobowa wspólna dla transportu miejskiego, podmiejskiego i dalekobieżnego oraz zajezdnie towarowe wyspecjalizowane pod względem taboru,

który posiadają. Jedne w pobliżu stacji kolejowych — ciągniki z przyczepami (przewozy lokalne), inne samochody mało pojemnościowe, inne samochody wielotonażowe dla przewozów dalekobieżnych itd.

Straty jakie tkwią dzisiaj na kolei wskutek tego, że kolej musi wykonywać czynności nie wytrzymujące konkurencji z transportem samochodowym oraz straty jakie tkwią w samym transporcie samochodowym wynikające z tego rozproszenia, oceniam na około 40 miliardów złotych i kosztach samochodów ciężarowych i autobusów również ponad 100 miliardów złotych rocznie.

Aby można było stopniowo zmniejszać koszty transportu, należałoby jak najprędzej przystąpić do studiów nad opracowaniem należytej struktury komunikacyjnej w Polsce. Aby można było odrazu realizować korzyści należałoby przystąpić do tego zagadnienia od badania poszczególnych rejonów, a więc powiatów i województw. Należałoby więc przystąpić do studiów w każdym powiecie, jaki jest ruch osób, jakie są przewozy towarów; ustalić które przewozy powinny być domeną transportu kolejowego, a które domeną transportu samochodowego, co powinno należeć do transportu samochodu publicznego, a co powinno być przewozem własnym. Przeanalizować koszty własne kolejowe, bocznic, linii lokalnych, stacji, kolei wąskotorowych. Ustalić zasady współp acy kolei z transportem samochodowym. Ustalić plan idealny komunikacyjny rejonu z ewentualnymi inwestycjami nad usprawnieniem kolei i transportu samochodowego, oraz ustalić plan realizacji, aby uzyskać zamierzone oszczędności globalne na transporcie. Mam wrażenie, że przy opracowaniu takiego planu wyniknie, że dużo inwestycji jest niezharmonizowanych, wykonuje się je zupełnie niepotrzebnie, gdyż każdy wykonywa je dzisiaj wychodząc ze swego ciasnego podwórka. Przy łączeniu trzech przedsiębiorstw samochodowych okazało się już dobitnie, że niektóre inwestycje wykonywane obecnie przez poszczególne przedsiębiorstwa, dla nowego przedsiębiorstwa są mało przydatne.

Studia należałoby rozpocząć od tych rejonów, gdzie są największe inwestycje komunikacyjne i gdzie komunikacja jest niedostateczna. Rejon Górnego Śląska wymaga odciążenia kolei (która tam pracuje w bardzo ciężkich warunkach) od przesyłek na krótkie odległości, a więc stworzenie właściwej obsługi samochodowej. Rejon Kielecczyzny wymaga przestudiowania: koleje wąskotorowe Jędrzejowskie nie mogą podołać przewozom, przekuwa się je na szerszy tor i modernizuje, projektuje się linie normalnotorowe — a nie wiadomo czy to wszystko nie jest raczej domeną transportu samochodowego. Tereny wschodnie mają niedogodny układ kolejowy, brak dróg kołowych i niedostateczny transport samochodowy. Powyższe czynniki wpływają hamująco na ekonomiczne podniesienie tych ziem itp.

Brak planu komunikacyjnego dla poszczególnych rejonów oraz brak rozgraniczenia wykonywania przewozów pomiędzy poszczególne resorty uniemożliwiają planowy rozwój wszystkich środków komunikacyjnych.

Jasną jest rzeczą, że nowy P. K. S. nie może być pozostawiony sam sobie, i rozwijać się w terenie małymi placówkami w miarę powstawania potrzeb przewozowych wskutek braku taboru u użytkowników. Mała placówka nowego przedsiębiorstwa, opłacająca podatki, dająca zysk do Skarbu Państwa, opłacająca pomieszczenia, dozorców nocnych itp. nie może wytrzymać konkurencji komórki transportowej przewozu własnego, która tych obciążeń nie ma. Dzisiaj placówki te utrzymują się dzięki temu, że jest brak samochodów w terenie w przedsiębiorstwach państwowych i jest zarządzenie Min. Przemysłu i Handlu o zakazie używania samochodów prywatnych lub spółdzielczych przez przedsiębiorstwa państwowe.

Biorąc pod uwagę rozwój nowego P. K. S. w planie 6-letnim oraz to, że proporcjonalnie do posiadanego taboru największe straty w gospodarce samochodowej są obecnie w miastach powiatowych oraz to, że brak jest obecnie koordynacji pracy pomiędzy samochodem a koleją, chcąc uzyskać jak największe oszczędności w gospodarce komunikacyjnej, należałoby aby nowe przedsiębiorstwo w pierwszej kolejności szło na opanowanie powiatów, pozostawiając na razie wielkie miasta domenie transportu własnego. W wielkich miastach P. K. S. posiadałaby tylko tabor do ruchu dalekobieżnego i przewozów lokalnych na dalsze odległości. Aby w planie tym od razu osiągnąć poważne oszczędności, przedsiębiorstwo to nie może rozwijać się małymi placówkami, a raczej powinno tworzyć ekspozytury w poszczególnych miastach powiatowych, ogarniając swoim zasięgiem całość pracy powiatu, a środki transportowe, znajdujące się w rękach innych resortów i nieuznane za domenę transportu własnego, powinny być wycofane na inne powiaty, gdzie nie ma jeszcze ekspozytury P. K. S.

Taki sposób rozwoju nowego przedsiębiorstwa będzie jednak niemożliwy, bez opracowania planów regionalnych, rozgraniczenia pracy pomiędzy P.K.S., przedsiębiorstwa komunalne i transport własny i bez opracowania szczegółowego planu realizacji wszystkich zamierzeń komunikacyjnych w danym rejonie. Uważam, że należałoby stworzyć biuro studiów komunikacyjnych przy PKPG lub Ministerstwie Komunikacji do opracowania planów komunikacyjnych każdego rejonu, planów realizacji tych planów oraz komisję międzyministerialną do rozgraniczenia pracy pomiędzy poszczególne resorty. Zespół taki, złożony z komisji i biura studiów, mógłby stopniowo regulować dużo zagadnień bieżących, które domagają się decyzji, a jednocześnie studiować poszczególne rejony gospodarcze i poprawiać strukturę komunikacyjną, dając stopniowo bardzo poważne oszczędności.

Mgr EDWARD SZUNIEWICZ

Wyższa Szkoła Ekonomiczna
Katedra Geografii Gospodarczej

DEKRET Z 3 STYCZNIA 1947 R. O TWORZENIU PRZEDSIĘBIORSTW PAŃSTWOWYCH I ZASTOSOWANIE GO W RESORCIE KOMUNIKACJI

I. Geneza dekretu

Wielkie przemiany polityczne, społeczne i gospodarcze, jakie dokonane zostały w Państwie po wypędzeniu okupanta i objęciu władzy przez Polski Komitet Wyzwolenia Narodowego, następnie przez Rząd Tymczasowy, a potem przez Rząd Jedności Narodowej, w szczególności nacjonalizacja tj. przejęcie, zgodnie z zapowiedzią Manifestu Lipcowego P. K. W. N., na mocy ustawy z 3 stycznia 1945 r. o przejęciu na własność Państwa podstawowych gałęzi gospodarki narodowej, całej masy przedsiębiorstw prywatnych na terenach Polski z przed września 1939 r. oraz zabezpieczenie i objęcie w zarząd szeregu przedsiębiorstw poniemieckich tak państwowych jak i prywatnych, bądź na podstawie wspomnianej ustawy z 3.I.1945 r. bądź też, w myśl ustawy z 6 maja 1945 r. o majątkach opuszczonych i porzuconych, (zastąpionej później dekretem z 8 marca 1946 r.) o majątkach opuszczonych i poniemieckich, postawiły przed Państwem problem stworzenia najdogodniejszych form organizacyjnych, umożliwiających dalsze prowadzenie oraz rozwój przejętych przedsiębiorstw w duchu dokonanych przemian.

Innymi słowy należało stworzyć taki ramowy akt ustawodawczy, który stanowiłby dogodny instrument do tworzenia wciąż powstających nowych przedsiębiorstw państwowych, oraz do przekształcenia stosownie do wymagań czasu przedsiębiorstw już istniejących.

W Polsce przedwrześniowej podobnym instrumentem było rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 17 marca 1927 r. o wydzielaniu z administracji państwowej przedsiębiorstw państwowych, przemysłowych, handlowych i górniczych, oraz o ich komercjalizacji. Zrodziły go jednak potrzeby ówczesnego ustroju kapitalistycznego i dlatego nie odpowiadał on wymaganiom chwili obecnej.

Jak wskazuje sam tytuł rozporządzenia, chodziło tu przede wszystkim o tak zwaną *komercjalizację* nielicznych zresztą jeszcze wówczas przedsiębiorstw państwowych. Już wtenczas bowiem praktyka wykazała, że pozostawienie przedsiębiorstwa państwowego w ramach administracji państwowej w charakterze niejako urzędu z jego biurokratyczną rutyną, hierarchiczną zależnością i sztywnymi przepisami rachunkowo-budżetowymi prowadziło jedynie do spadku rentowności przedsiębiorstwa, jego zbiurokratyzowania i w konsekwencji do zaniku na rzecz lepiej, sprężyściej zorganizowanych konkurencyjnych przedsiębiorstw prywatnych. Należało więc *skomercjalizować* przedsiębiorstwa państwowe, czyli nadać im strukture podobną do przedsiębiorstw prywatnych, tak by mogły one skutecznie konkurować z tymi ostatnimi, a przynajmniej aby stały się samowystarczalnymi, tj. nie przynosiły Państwu deficytu.

Prócz tego chodziło również o ujednolicenie różnorodnej struktury przedsiębiorstw państwowych już istniejących w chwili wydania rozporządzenia R. P. z 17 marca 1927 r.; w tym celu art. 31 tego rozporządzenia stanowił, że może być ono zastosowane do przedsiębiorstw państwowych wydzielonych już z administracji, bądź posiadających już odrębną osobowość prawną.

Wreszcie wobec silnych tendencyj etatystycznych, jakie panowały w Polsce przedwrześniowej, ilość przedsiębiorstw państwowych stale wzrastała i konieczność uregulowania ich struktury organizacyjnej w formie ramowego aktu ustawodawczego stała się oczywista. Należy nadmienić, że szczególne nasilenie etatyzmu w Polsce dało się odczuć w okresie światowego kryzysu ekonomicznego w latach 1929 — 1933 kiedy to bankrutowały liczne przedsiębiorstwa prywatne, a Państwo przejmowało je bądź za długi, bądź za nieuiszczone należności podatkowe i musiało ponownie uruchamiać, aby choć w części zapobiec coraz wzrastającej klęsce bezrobocia.

Etatyzm, który w istocie swej jest niczym innym jak zamianą kapitalisty prywatnego przez Państwo z pozostawieniem nadal wszystkich ujemnych stron systemu kapitalistycznego, jak również konkurencja pomiędzy przedsiębiorstwami państwowymi a prywatnymi — nie mają miejsca w ustroju demokracji ludowej. Dominującym czynnikiem, regulującym cały byt ekonomiczny Państwa, staje się *gospodarka planowa.* Narodowy plan gospodarczy określający podstawowe zadania gospodarki narodowej w zakresie tworzenia i podziału dochodu narodowego, oraz sposoby i środki jakimi zadania te będą osiągnięte staje się ustawą — prawem, tak jak jest nią np. kodeks karny i powinien być tak przestrzegany jak ten ostatni. Potężny sektor państwowy w warunkach uspołecznionego wielkiego przemysłu nie potrzebuje obawiać się konkurencji sektora prywatnego lub spółdzielczego, gdyż każdemu z nich w planie gospodarczym przydzielona jest właściwa rola i właściwe miejsce.

Dlatego też mimo pozornego podobieństwa do późniejszego dekretu z 3.I.1947 r., rozporządzenie Prezydenta R. P. z 17.III.1927 r. nie mogło ostać się w nowych warunkach ustrojowych Państwa.

Charakterystycznym jest, że do czasu ogłoszenia dekretu z 3.I.1947 r., żadne z Ministerstw z rozporządzenia tego, które, należy to zazna-

czyć nie było jeszcze uchylone formalnie żadnym innym aktem ustawodawczym — nie skorzystało. Poszczególne Ministerstwa zadawalały się bądź wydawaniem zarządzeń resortowych, bez powoływania się na konkretny przepis ustawowy, bądź też inicjowały erekcyjne akty ustawodawcze (dekrety lub ustawy) powołując do życia takie czy inne przedsiębiorstwa.

Próby znowelizowania rozporządzenia z 17. III.1927 r. przez dodanie m. in. artykułu (32a) stanowiącego, że zamiast przewidzianych w art. 18 Rad Administracyjnych do sprawowania nadzoru nad działalnością przedsiębiorstw powołane być mają Rady Nadzorcze (których zakres działania, sposób powoływania i zwalniania ich członków ustalić miało odrębne rozporządzenie Rady Ministrów). Nie ujrzały też światła dziennego inne projekty mające konkretnie uregulować kwestię Rad Nadzorczych w duchu projektowanej noweli do rozporządzenia z 17.III.1927 r.

W tym stanie rzeczy aktualnym stało się stworzenie nowego aktu ustawodawczego, któryby zastąpić mógł przestarzałe już rozporządzenie z 17 marca 1927 r.

Z projektami dekretu wystąpiło w 1945 r. ówczesne Ministerstwo Przemysłu jako najbardziej zainteresowane, bo posiadające w swym resorcie olbrzymią masę przedsiębiorstw wymagających w jak najkrótszym czasie prawnego uregulowania ich struktury organizacyjnej, oraz Ministerstwo Skarbu.

W okresie swego powstawania dekret ulegał rozmaitym zmianom tak w tytule, jak i w treści. Uwagi i uzupełnienia do projektu zgłaszane były przez liczne Ministerstwa m. in. też i przez Ministerstwo Komunikacji, aż wreszcie na posiedzeniu Rady Ministrów w dniu 28 listopada 1946 r. tekst dekretu został ostatecznie ustalony. Ogłoszenie dekretu w dzienniku ustaw nastąpiło w dniu 3 lutego 1947 roku.

II. Krótki przegląd oraz charakterystyka ważniejszych postanowień dekretu

Szczegółowa analiza prawna dekretu z 3.I. 1947 r. nie jest celem niniejszej pracy. Pragnący zgłębić temat znajdą rozwiązanie interesujących ich zagadnień w aktualnej literaturze prawniczej z tej dziedziny.*)

Tutaj natomiast wypadnie ograniczyć się jedynie do krótkiego przeglądu ważniejszych postanowień dekretu, oraz uwypuklenia przynajmniej niektórych charakterystycznych momentów odróżniających dekret od rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 17 marca 1927 r. o komercjalizacji przedsiębiorstw państwowych.

Otóż według art. 1 dekretu *tworzyć* lub *wydzielać* z administracji państwowej przedsiębiorstwa przemysłowe, handlowe, górnicze oraz świadczenia usług, mogą w drodze zarządzenia właściwi ministrowie, w porozumieniu z Ministrem Skarbu, oraz Prezesem Centralnego Urzędu Planowania. Zarządzenie takie powinno być ogłoszone w Monitorze Polskim.

Artykuł drugi pozwala również na tworzenie w tym samym trybie przedsiębiorstw niejako wyższego stopnia, mających na celu koordynowanie działalności przedsiębiorstw państwowych oraz ich nadzorowanie i kontrolowanie, jak również wykonywanie takichże czynności w stosunku do przedsiębiorstw znajdujących się w zarządzie państwowym. Zarządzenie w tym przedmiocie powinno określić wzajemny stosunek przedsiębiorstw nadzorowanych i kontrolowanych do przedsiębiorstwa nadzorującego i kontrolującego.

Te dwa artykuły, bodajże najwięcej charakteryzują dekret, jako twór prawny, powstały w warunkach gospodarki uspołecznionej w odróżnieniu od rozporządzenia z 17 marca 1927 r. i dlatego też ich nieco głębsza analiza wydaje się konieczna.

Przede wszystkim widzimy tu udział w tworzeniu przedsiębiorstwa nowego nieznanego przed wojną czynnika, jakim jest Centralny Urząd Planowania. Daje to rękojmę, że przedsiębiorstwo nie będzie jakimś oderwanym, samotnym tworem, nastawionym wyłącznie na zysk lub stworzonym dla egoistycznych potrzeb jednego resortu, lecz będzie ogniwem w potężnym kompleksie innych zakładów produkcyjnych w Państwie, działającym tak jak i one w ramach jednego, powszechnego, narodowego planu gospodarczego.

Wielkie uprawnienie, jakie nadaje Centralnemu Urzędowi Planowania dekret z dnia 1 października 1947 r. o planowej gospodarce narodowej, niejednokrotne wypowiedzi naszych czołowych mężów stanu, jak również coraz powszechniej ugruntowujące się opinie o wyższości gospodarki planowej nad gospodarką ustroju liberalno-kapitalistycznego są dostateczną gwarancją, że Państwo już nie zboczy z obranej drogi.

Dokonanie w maju 1949 r. przekształcenia Centralnego Urzędu Planowania na Państwową Komisję Planowania Gospodarczego jest dalszym krokiem naprzód w kierunku jak najwłaściwszego rozwiązania zagadnienia koordynacji działalności wszystkich działów zarządu państwowego w dziedzinie gospodarki narodowej.

Artykuł drugi pozwalający na tworzenie z przedsiębiorstw Zjednoczeń oraz Centralnych Zarządów, powołanych (jak już wspomniałem wyżej) m. in. do koordynowania działalności przedsiębiorstw państwowych, pogłębia myśl wyrażoną w art. 1 pozwalając na planowanie już w ramach Zjednoczenia lub Centralnego Zarządu.

Rozporządzenie Prezydenta R. P. z 17.III. 1927 r. postanowień odpowiadających artykułom 1 i 2 dekretu z 3.I.1947 r. rzecz oczywista nie zawierało i zawierać nie mogło. W warunkach bowiem ustroju kapitalistycznego, jaki panował wówczas w Polsce, o planowej gospodarce narodowej nie mogło być mowy. Wia-

*) Dr St. Buczkowski: Przedsiębiorstwo państwowe — Charakterystyka prawna. Warszawa 1948 r., str. 115.

dotnym zresztą jest powszechnie, że wszelkie czynione dotychczas próby wprowadzenia zasad planowania do gospodarki krajów kapitalistycznych nie dają pozytywnych wyników, a to przede wszystkim wobec nie dających się pogodzić sprzeczności interesów prywatnych kapitalistów z interesami Państwa.

W rozporządzeniu z 17.III.1927 r. jest również wzmianka o planie gospodarczym przedsiębiorstwa (art. 19 i 25), lecz oczywiście tamten „plan" nie ma nic wspólnego ani z narodowym planem gospodarczym w jego dzisiejszym znaczeniu, ani w ogóle z zasadami gospodarki planowej. Plan gospodarczy ówczesnego przedsiębiorstwa nie wykraczał zwykle poza ramy danego resortu i nie mógł mieć ogólno-państwowego znaczenia.

Tymczasem zasada planowości w państwie typu socjalistycznego, gdzie zrealizowana jest jednolitość politycznego i gospodarczego kierownictwa, stanowi jedną z kardynalnych zasad ustrojowych tego Państwa.

Pozwala ona na okiełzanie i podporządkowanie Państwu wszystkich tych żywiołowych procesów ekonomicznych, które w krajach kapitalistycznych prowadzą niejednokrotnie do anarchii w produkcji, do kryzysów ekonomicznych i bezrobocia, oraz związanego z tym nieuchronnego marnotrawstwa sił wytwórczych narodu.

Planowanie stwarza możliwości niesłychanego rozwoju gospodarczego Państwa, przenosi go na wyższy szczebel organizacyjny i wzmacnia jego odporność na wszelkie wstrząsy tak gospodarcze jak i polityczne. Ugruntowuje panowanie socjalistycznego systemu gospodarki narodowej i nie pozwala na odradzanie się pod jakąkolwiek bądź postacią dysproporcyj w gospodarce narodowej, przez odpowiednią koordynację rozwoju tych czy innych gałęzi produkcji i powiązanie ich w jedną organiczną całość.

Przechodząc z kolei do przeglądu dalszych postanowień dekretu, widzimy, że przedsiębiorstwo działa na podstawie statutu nadanego przez właściwego ministra w porozumieniu z Ministrem Skarbu i Prezesem Centralnego Urzędu Planowania (obecnie Przewodniczącym Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego), i że prowadzone ma być według zasad gospodarki handlowej na podstawie planów finansowych i gospodarczych zatwierdzonych w sposób przewidziany w statucie.

Przedsiębiorstwo podlega wpisowi do rejestru handlowego i przez zarejestrowanie nabywa osobowość prawną. Wpis przedsiębiorstwa następuje na mocy zarządzenia erekcyjnego i zawiadomienia o ustanowieniu władz przedsiębiorstwa, a więc jeszcze przed otrzymaniem statutu przedsiębiorstwo może stać się osobą prawną. Czy postanowienie to, pozwalające na istnienie przez pewien okres czasu (według ust. 2 art. 3 do 3-ch miesięcy) bez statutu przedsiębiorstwa, posiadającego już osobowość prawną, będzie przysparzało przedsiębiorstwu jakiekolwiek trudności natury prawnej lub gospodarczej, pokaże dopiero dłuższa praktyka. Dotychczas jednak o trudnościach takich nie sygnalizowano. (Dla porównania nadmienić należy, iż rozporządzenie z 17.III.1927 r. przewidywało nadanie przedsiębiorstwu osobowości prawnej dopiero na podstawie statutu, natomiast sam statut przedsiębiorstwa zatwierdzony był przez Radę Ministrów).

Osobowość prawna przedsiębiorstwa jest osobowością prywatno-prawną, gdyż powstaje przez wpis do rejestru handlowego. Jak wynika bowiem z art. 74 kodeksu handlowego, przedsiębiorstwo staje się kupcem rejestrowym, a działalność jego w sferze stosunków handlowych regulują przepisy kodeksu handlowego i ustaw szczególnych, przepisy prawa cywilnego i zwyczajowego.

Według pojęć prawa cywilnego, osoba prawna ma w zasadzie nieograniczoną zdolność być przedmiotem praw lub zobowiązań w dziedzinie prawa majątkowego. Osobowość jednak prawna przedsiębiorstwa, utworzonego na podstawie dekretu z 3.I.1947 r., jak to wynika z dalszych artykułów dekretu, jest ograniczona. Przedsiębiorstwo bowiem może nabywać majątek nieruchomy nie na swoją własność (jako osoby prawnej), lecz na własność Skarbu Państwa, zatrzymując majątek jedynie w swym użytkowaniu i tylko majątek ruchomy tak wydzielony ze Skarbu Państwa w chwili powstawania przedsiębiorstwa jak i nabyty później przez przedsiębiorstwo staje się jego własnością i może być zbywany we własnym jego imieniu.

Takie ograniczenie osobowości prawnej przedsiębiorstwa mogło by podważyć zaufanie jego klientów co do solidności, a szczególnie co do wypłacalności przedsiębiorstwa za zobowiązania w stosunkach gospodarczych (szczególnie z zagranicą).

Zaradzają temu art. 7 i 8 dekretu, według których majątek nieruchomy Skarbu Państwa, znajdujący się w zarządzie i w użytkowaniu przedsiębiorstwa, wykazywany jest w aktywach przedsiębiorstwa tak, jak gdyby stanowił jego własność, za zobowiązania zaś zaciągnięte przez przedsiębiorstwo, niezależnie od odpowiedzialności przedsiębiorstwa jego majątkiem, jest odpowiedzialny Skarb Państwa do wysokości majątku nieruchomego, stanowiącego własność Skarbu Państwa, użytkowanego i zarządzanego przez przedsiębiorstwo.

Przedsiębiorstwo jest wolne od opłat w postępowaniu przed sądem rejestrowym. Poza tym opłaca ono wszystkie podatki i opłaty państwowe i samorządowe oraz daniny i świadczenia publiczno-prawne, chyba że przepisy szczególne stanowią inaczej. Likwidacja przedsiębiorstwa następuje w trybie takim samym, jak i powołanie do życia, tj. w drodze zarządzenia właściwego ministra w porozumieniu z Prezesem Centralnego Urzędu Planowania (dziś Przewodniczącego Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego) oraz Ministrem Skarbu.

Artykuł 16 dekretu stanowi, że przepisy dekretu stosują się również do przedsiębiorstw państwowych wydzielonych z administracji państwowej na podstawie rozporządzenia P. R. z

dnia 17 marca 1927 r., oraz do przedsiębiorstw utworzonych lub wydzielonych z administracji państwowej zarządzeniami ministrów wydanymi przed wejściem w życie dekretu tj. przed dniem 3 lutego 1947 r., taką bowiem datę nosi Dz. Ustaw zawierający tekst dekretu. Statuty tych przedsiębiorstw powinny być w ciągu 6 miesięcy od daty wejścia w życie dekretu, dostosowane do jego przepisów.

Inaczej mówiąc. wszystkie istniejace przed dniem 3 lutego 1947 r. przedsiębiorstwa państwowe muszą być przekształcone według wymagań dekretu z 3.I.1947 r., z wyjątkiem przedsiebiorstw utworzonych drogą odrębnych, specjalnych aktów ustawodawczych tj. dekretów lub ustaw.

Co do tych ostatnich przedsiębiorstw art. 17 dekretu stanowi, że rozporządzenie Rady Ministrów może poddać je działaniu dekretu z 3.I. 1947 r. w całości lub w części.

Do artykułu tego wypadnie powrócić jeszcze w dalszym toku niniejszych rozważań, tutaj zaś zaznaczyć tylko należy, że wyłączone spod działania dekretu zostały przedsiębiorstwa takie, jak PKP, Poczta, Monopole itp., co do których szablonowe rozwiązanie ich struktury organizacyjnej, ze względu na specyficzny charakter i znaczenie tych przedsiębiorstw, nie dałoby się zastosować.

Wyłączone też zostały przedsiębiorstwa mające formę prawną spółek handlowych, jako podlegające przepisom kodeksu handlowego.

Wreszcie dekret uchyla moc obowiązującą rozporządzenia Prezydenta RP. z 17 marca 1927 r., oraz wszelkie inne przepisy objęte dekretem.

Wykonanie dekretu poruczono Prezesowi Rady Ministrów, oraz wszystkim ministrom — każdemu w zakresie jego działania.

III. Zastosowanie dekretu do przedsiębiorstw resortu komunikacji

W chwili gdy dekret o tworzeniu przedsiębiorstw państwowych ukazał się w dzienniku ustaw, w resorcie komunikacji istniały już trzy przedsiębiorstwa utworzone i działające na podstawie osobowych aktów ustawodawczych. Były to: Polskie Biuro Podróży „Orbis". Polskie Linie Lotnicze „Lot" i Państwowa Komunikacja Samochodowa.

O tych przedsiębiorstwach bedzie mowa w końcu niniejszego rozdziału, tutaj zaś omówimy te przedsiębiorstwa, które powstały po wydaniu dekretu z 3.I.1947 r. i na jego podstawie.

Takich przedsiębiorstw jest w chwili obecnej w resorcie komunikacji 10, a mianowicie:

1) Centralny Zarząd Przedsiębiorstw Robót Komunikacyjnych (C.Z.P.R.K.) i 5 nadzorowanych przezeń Państwowych Przedsiębiorstw Robót Komunikacyjnych (zwanych w skrócie P. P. R. K.).
   a) P.P.R.K. Nr 1 — Roboty Inżynieryjno-Budowlane,
   b) P.P.R.K. Nr 2 — Roboty drogowe,
   c) P.P.R.K. Nr 3 — Roboty Wodne,
   d) P.P.R.K. Nr 4 — Roboty Elektrotechniczne i Instalacyjne,
   e) P.P.R.K. Nr 5 — Eksploatacja Żwiru i Kruszywa,
2) „Państwowa Żegluga Śródlądowa";
3) „Stocznie Rzeczne";
4) „Biuro Projektów i Studiów Komunikacyjnych";
5) „Kamieniołomy i Klinkiernie Komunikacji".

Przedsiębiorstwa te w obecnej ich formie ukształtowały się nie odrazu, lecz dopiero na podstawie poczynionych doświadczeń, a przede wszystkiem w wyniku nieustannego ich rozwoju w miarę coraz szerszych zadań jakie na nie nakładano.

Tak np. C. Z. P. R. K. powstał z istniejącego przed tym P. P. R. K., którego ciągły wzrost wykonywanych zadań oraz wielostronne rozszerzenie zakresu działalności zmusiły do przyjęcia nowych, dogodniejszych form organizacyjnych.

„Państwowa Żegluga Śródlądowa" powstała w wyniku fuzji istniejących dotychczas dwóch odrębnych przedsiębiorstw państwowych: „Państwowej Żeglugi na Wiśle" i „Państwowej Żeglugi na Odrze". Również utworzone stosunkowo niedawno przedsiębiorstwa „Stocznie Rzeczne" i „Biuro Projektów i Studiów Komunikacyjnych" przeżyły już swą pierwszą fazę rozwojową, której wyraz znajdujemy m. in. w zmianie zarządzeń erekcyjnych i statutów tych przedsiębiorstw w sensie wprowadzenia do dyrekcyj przedsiębiorstw stanowisk drugiego wicedyrektora.

Omawianie organizacji i zakresu działania tych przedsiębiorstw nie należy do zadań niniejszego artykułu i stanowić może odrębny temat, zauważyć tylko należy, że wszystkie one powołane zostały do życia odpowiednimi zarządzeniami erekcyjnymi wydanymi na podstawie dekretu z 3.I.1947 r., oraz posiadają statuty, ogłoszone (tak zresztą jak i zarządzenia erekcyjne) w Monitorze Polskim. Mają przewidziane w dekrecie dyrekcje, składające się z dyrektora i podległych mu wicedyrektorów, podlegają nadzorowi i kontroli Ministra Komunikacji, oraz mają mieć Radę Nadzoru Społecznego, przewidzianą w art. 10 dekretu. Prowadzone są na podstawie planów finansowo-gospodarczych zatwierdzonych bądź bezpośrednio przez Ministra Komunikacji, bądź też jak w P. P. R. K. za pośrednictwem Centralnego Zarządu Przedsiębiorstwa.

Odrębną nieco drogę rozwojową przechodzą trzy przedsiębiorstwa utworzone na podstawie specjalnych aktów ustawodawczych t. j. „Orbis", „Lot" i PKS, o których była mowa na początku rozdziału.

Posiadały one dotychczas strukturę organizacyjną dosyć różnorodną i odmienną od przewidzianej w dekrecie z 3.I.1947 r.

Mianowicie:

1) według dekretu z 7.V.1945 r. o utworzeniu przedsiębiorstwa państwowego Polskie Biuro Podróży „Orbis" (Dz. U. R. P. Nr 18, poz. 100), na czele przedsiębiorstwa stoi dyrektor, którego mianuje i zwalnia Minister Komunikacji.

   Statut organizacyjny przedsiębiorstwa uchwala Rada Ministrów na wniosek Ministra Komunikacji. Dyrektor sprawuje kierownictwo techniczne i administracyjne przedsiębiorstwa i zastępuje go wobec władz sądowych, administracyjnych i osób trzecich. Plany finansowo-gospodarcze „Orbisu" zatwierdza Rada Ministrów na wniosek Ministra Komunikacji. Naczelny nadzór nad „Orbisem" sprawuje Minister Komunikacji, kontrolę zaś „Orbisu" w zakresie gospodarki finansowej sprawuje Minister Skarbu. Poza tym brak jest w dekrecie tak charakterystycznego dla wszystkich przedsiębiorstw państwowych organu nadzorczego w postaci bądź Rady Nadzorczej, Komisji Rewizyjnej lub Rady Nadzoru Społecznego, jak to przewidziane jest w innych przedsiębiorstwach. Kwestia ta uregulowana została dopiero w statucie.

2) według ustawy z dnia 3 stycznia 1946 r. o utworzeniu przedsiębiorstwa państwowego Polskie Linie Lotnicze „Lot", (Dz. U. R. P. Nr 3, poz. 21) naczelnymi organami tego przedsiębiorstwa są: rada nadzorcza, dyrekcja z naczelnym dyrektorem na czele i komisja rewizyjna. Wszystkie te organa powołuje i zwalnia Minister Komunikacji. Statut przedsiębiorstwa zatwierdza uchwała Rady Ministrów. „Lot" prowadzony jest według zasad gospodarki handlowej na podstawie planów finansowo - gospodarczych podlegających zatwierdzeniu przez Ministra Komunikacji w porozumieniu z Ministrem Skarbu i Prezesem Centralnego Urzędu Planowania. Zwierzchni nadzór nad działalnością „Lotu" sprawuje Minister Komunikacji. Bilans, rachunek strat i zysków oraz podział czystego zysku „Lotu" zatwierdza Minister Komunikacji w porozumieniu z Ministrem Skarbu.

3) wreszcie według dekretu z 16 stycznia 1946 r. o utworzeniu przedsiębiorstwa państwowego „Państwowa Komunikacja Samochodowa" (Dz. U. R. P. Nr 4, poz. 31) na czele PKS stoi dyrektor mianowany i odwoływany przez Ministra Komunikacji. Dla wykonywania nadzoru nad działalnością przedsiębiorstwa powołuje się radę nadzorczą. Dla sprawowania nadzoru nad prawidłowością gospodarki finansowej przedsiębiorstwa rada nadzorcza powołuje ze swego grona komisję rewizyjną. Przedsiębiorstwo prowadzi gospodarkę na podstawie rocznych budżetów i planów finansowo-gospodarczych zatwierdzanych przez Ministra Komunikacji w porozumieniu z Ministrem Skarbu. Statut przedsiębiorstwa nadaje Minister Komunikacji w porozumieniu z Prezesem Rady Ministrów i Ministrem Skarbu.

Różnorodność struktury organizacyjnej omówionych wyżej trzech przedsiębiorstw, oraz okoliczność, że niektóre postanowienia aktów ustawodawczych powołujących do życia te przedsiębiorstwa nie były w praktyce stosowane (jak np. postanowienie art. 1 dekretu z 16.I. 1496 r. u utworzeniu P. K. S. głoszące m. in. że zakres działania przedsiębiorstwa obejmuje nadzór i gospodarkę wszystkimi pojazdami mechanicznymi znajdującymi się w zarządzie i posiadaniu Państwa), były niewątpliwie tym bodźcem, który skłonił właściwą władzę do skorzystania z możliwości przewidzianej w art. 17 dekretu z 3.I. 1947 r. tj. poddania tych przedsiębiorstw działaniu dekretu z 3 stycznia 1947 r. w całości.

Jakoż istotnie rozporządzenie Rady Ministrów o poddaniu przedsiębiorstw państwowych P. L. L. „Lot", P. B. P. „Orbis" i PKS — działaniu dekretu z 3.I.1947 r. o tworzeniu przedsiębiorstw państwowych ukazało się w Dz. U. R. P. Nr 36 pod poz. 257, otwierając władzy nadzorczej tych przedsiębiorstw możliwości uregulowania ich struktury organizacyjnej i zakresu działania na nowych zasadach, opierając się na doświadczeniach okresu ubiegłego oraz zgodnie z wymaganiami chwili obecnej. Należy się spodziewać w najbliższej przyszłości ukazania się w Monitorze Polskim odpowiednich zarządzeń erekcyjnych oraz statutów tych przedsiębiorstw. Nie ulega wątpliwości, że dalszy ich rozwój w nowych ramach organizacyjnych nie napotka już na żadne trudności.

Dekret z 3.I.1947 r. powstawał w okresie kiedy w opinii publicznej pokutowało jeszcze zdanie, że obecny nasz ustrój polityczny demokracji ludowej jest celem samym w sobie, a nie etapem tylko na drodze do socjalizmu i że ustrój gospodarczy naszego Państwa oparty na współdziałaniu i pewnej równowadze czy też na równorzędności trzech sektorów: państwowego, spółdzielczego i prywatnego ma mieć charakter trwały. To też nie jest wyłączone, że dynamika naszego życia gospodarczego w miarę przekształcania się naszej gospodarki narodowej na socjalistyczną wywoła w konsekwencji konieczność znowelizowania dekretu. Tak czy inaczej jednak już dziś, obserwując ciągłe powstawanie coraz nowszych przedsiębiorstw państwowych w oparciu o dekret z 3.I.1947 r., stwierdzić można, że dekret jako instrument regulujący tak poważny odcinek naszej ekonomiki spełnił pokładane w nim nadzieje.

Mgr J. WŁODARCZYK

OPODATKOWANIE PRZEDSIĘBIORSTW PODLEGŁYCH M. K.

Włączenie z dniem 1 stycznia 1950 r. przedsiębiorstw podległych Ministerstwu Komunikacji uchwałami Komitetu Ekonomicznego z dnia 27 maja i 4 października 1949 r. w ramy systemu finansowego znalazło swoje zasadnicze odbicie również i na odcinku ich opodatkowania.

Jednym z podstawowych założeń gospodarki planowej jest obowiązek świadczenia na rzecz Skarbu Państwa, z wyłączeniem jakiegokolwiek uprzywilejowania, wszystkich przedsiębiorstw wchodzących w orbitę systemu finansowego, w formie opodatkowania ich podatkami — obrotowym i dochodowym.

Dotychczas zagadnienie opodatkowania w resorcie komunikacji nie było jednolicie uregulowane, a to w związku z art. 4 pkt. 2 dekretu z dnia 25 października 1948 r. o podatku obrotowym i art. 9 pkt. 3 dekretu z dnia 25 października 1948 r. o podatku dochodowym (Dz. U. R. P. Nr 52 poz. 413 i 414), które zezwalały na zwalnianie od opodatkowania świadczenia przedsiębiorstw, wchodzących do budżetu państwowego dochodami i wydatkami brutto oraz przedsiębiorstw typu przejściowego wymienionych w ustawie skarbowej, rozliczających się z budżetem państwowym rezultatem netto.

Przedsiębiorstwa te były wymieniane w zarządzeniu Ministra Skarbu ogłaszanym w Monitorze Polskim.

W resorcie komunikacji do tego typu przedsiębiorstw zaliczano corocznie dwa przedsiębiorstwa a mianowicie: Polskie Koleje Państwowe i Polskie Linie Lotnicze „Lot“, które zamieszczane były w specjalnym wykazie ogłaszanym przez Ministra Skarbu w Monitorze Polskim.

Zgodnie z brzmieniem dekretów przez sam fakt zamieszczenia w tym wykazie PKP i Lot nie płaciły podatków obrotowego i dochodowego. Pozostałe zaś przedsiębiorstwa resortu komunikacji obowiązane były do uiszczenia obu podatków na ogólnych zasadach.

Zasadniczą zmianę w dotychczasowej praktyce wprowadza Uchwała Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z dnia 4 października 1949 r. w sprawie zasad systemu finansowego przedsiębiorstw państwowych podległych Ministerstwu Komunikacji, ustalając jednolite zasady opodatkowania wszystkich bez wyjątku przedsiębiorstw resortu komunikacji. I tak co do podatku obrotowego uchwała postanawia w cz. II pkt. 1, że „przedsiębiorstwa podległe Ministerstwu Komunikacji są podatnikami i płatnikami podatku obrotowego“, co zaś do podatku dochodowego postanowienie cz. III pkt. 2 brzmi:

„Zysk przedsiębiorstw będzie dzielony w sposób następujący:

a) 10% zysku bilansowego na podatek dochodowy,
b) 90% zysku bilansowego na zwiększenie własnych środków obrotowych“.

Uchwała Komitetu Ekonomicznego R. M. z 4 października 1949 r. zerwała więc z dotychczasowym uprzywilejowaniem PKP i Lotu w dziedzinie podatkowej, pociągając je na równi z pozostałymi przedsiębiorstwami do świadczeń na rzecz Skarbu Państwa, a więc do świadczeń zasadniczych, jakie muszą być wkalkulowane w cenę kosztu usługi.

Jedyne zwolnienie podatkowe, jakie przewiduje uchwała, to zwolnienie od podatków tych jednostek administracyjnych, których budżety pokrywane są z rachunku Narzutów Administracyjnych.

A więc w resorcie komunikacji postanowienie to będzie dotyczyło budżetów: Generalnej Dyrekcji Kolei Państwowych, Dyrekcji Naczelnej Państwowej Komunikacji Samochodowej, Dyrekcji Naczelnej Żeglugi Śródlądowej i Dyrekcji Naczelnej Centralnego Zarzadu Przedsiębiorstw Robót Komunikacyjnych. Stało się to dlatego, że jednostki te poza czynnościami centralnego zarządu przedsiębiorstwa i nadzoru nie wykonywują zasadniczo żadnych czynności gospodarczych z zakresu usług czy wyrobów. Gdyby zaś opodatkować kwoty, które te Dyrekcje otrzymują na własne utrzymanie, to opodatkowaniu podlegałyby kwoty otrzymane zasadniczo ze Skarbu Państwa jedynie za pośrednictwem Rachunku Narzutów Administracyjnych, to zaś mijałoby się z celem i przeczyło samej istocie podatku.

Uchwała Komitetu Ekonomicznego zawiera również wytyczne co do wysokości stawek podatków obrotowego i dochodowego, z których pierwsza została ustalona orientacyjnie w wysokości 1%, a druga jak podano wyżej w wysokości 10% zysku bilansowego.

W stosunku do stawki podatku obrotowego użyto wyrażenia „orientacyjnie“, ponieważ stawki podatku ustalone są już w dekrecie o podatku obrotowym i uchwała Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów nie narusza postanowień dekretu, a ponadto w cz. II pkt. 3 uchwała podaje, że stawka wynosi „zasadniczo 1%“ i może być podwyższona „na podstawie przepisów specjalnych dla pokrycia wydatków budżetu państwowego“ oraz, że postanowienia co do wysokości stawki mają charakter wytycznych do sporządzenia planu finansowego na rok 1950. Naturalnie w przypadku podwyżki górną granicą stawki będzie stawka przewidziana w dekrecie o podatku obrotowym. Uchwała podaje ponadto, że podwyżka stawki podatku może dotyczyć całości usług lub wyrobów albo tylko ich części. Naturalnie wtedy decy-

dującym momentem będzie interes Skarbu Państwa, a dopiero następnie względy kalkulacji cen wyrobów i usług.

Uchwała K.E.R.M. z dnia 4 października ustala również jednolite terminy płatności obu podatków.

Postanawia ona w cz. II pkt. 4 i 9, że podatki będą płacone w dniu 25 każdego miesiąca za miesiąc ubiegły, naturalnie jeżeli będzie możliwe obliczenie podatków. Gdyby jednak obliczenie takie nie mogło być dokonane, podatki będą płacone w tych terminach, ale zaliczkowo a wyrównanie zaliczki nastąpi razem z płatnością następnej raty podatku. Przy czym zaliczka podatku obrotowego powinna być płatna w wysokości należnej za ostatni miesiąc, za który obliczenie zostało dokonane, a zaliczka podatku dochodowego w wysokości 1/12 planowanej kwoty podatku za okres roczny.

Ważnym zagadnieniem rozwiązanym również przez uchwałę Komitetu Ekonomicznego jest ustalenie przedmiotu opodatkowania.

Co do podatku dochodowego przedmiot te nie będzie nasuwał specjalnych trudności, p nieważ opodatkowaniu podlega zysk bilansow wykazywany w bilansach miesięcznych poszczególnych przedsiębiorstw.

Natomiast przedmiotem opodatkowania podatkiem obrotowym są dochody brutto pochodzące z opłat za towary i świadczenia na rzecz osób trzecich, przy czym nie podlegają opodatkowaniu obroty między poszczególnymi jednostkami w ramach jednego przedsiębiorstwa. Tak więc np. wszelkie obroty z tytułu świadczeń PKP na rzecz osób trzecich podlegają opodatkowaniu, nie podlegają zaś opodatkowaniu wzajemne obroty między Dyrekcjami Okręgowymi Kolei Państwowych lub obroty między tymi Dyrekcjami Okręgowymi a warsztatami mechanicznymi. Z tych też względów obroty tego rodzaju, jako obroty wewnętrzne, muszą być w księgowości jednostek przedsiębiorstwa notowane oddzielnie od obrotów dokonywanych z osobami trzecimi z poza przedsiębiorstwa, ponieważ te obroty podlegają opodatkowaniu.

Uchwała Komitetu Ekonomicznego R. M. z 4 października 1949 r. ustaliła również generalną zasadę, że płatnikiem i podatnikiem podatku obrotowego jest przedsiebiorstwo. Jeżeli natomiast w ramach przedsiębiorstwa działają zakłady pracy, będące na wewnętrznym rozrachunku gospodarczym, bilansujące samodzielnie i rozliczające się z budżetem Skarbu Państwa za pośrednictwem rachunków wyrównawczych, to płatnikami i podatnikami są właśnie te zakłady pracy. Tak więc w PKS, i w Żegludze Śródlądowej płatnikami i podatnikami podatku obrotowego będą Dyrekcje Okręgowe, a w Centralnym Zarządzie PRK poszczególne przedsiębiorstwa Robót Komunikacyjnych.

Inaczej przedstawia się sprawa na PKP. Tu ustalono, ze względu na specjalny sposób obliczania dochodów poszczególnych Dyrekcji Okręgowych KP, że płatnikiem podatku obrotowego będzie Generalna Dyrekcja KP, ale tylko od dochodów pochodzących z opłat za przewozy. Natomiast płatnikiem i podatnikiem podatku obrotowego od opłat poza przewozowych będzie każdy samodzielnie bilansujący zakład, a więc każda DOKP, lub Dyrekcja Warsztatów Mechanicznych.

Płatnikiem zaś i podatnikiem podatku dochodowego będzie przedsiębiorstwo bez względu na jego budowę wewnętrzną, ponieważ dopiero w ramach całego przedsiębiorstwa możliwe jest ustalenie rzeczywistego zysku bilansowego przedsiębiorstwa.

Ze sprawą podatku obrotowego wiąże się organicznie sprawa uzyskiwania kart rejestracyjnych, a to dlatego, że obowiązek podatkowy należy corocznie zgłosić, potwierdzeniem zaś zgłoszenia jest wydana karta rejestracyjna.

Dotychczas zagadnienie kart rejestracyjnych w resorcie komunikacji nie było jednolicie uregulowane ze względu na to, że przedsiębiorstwa PKP i Lot zwalniane były od podatku obrotowego, a pozostałe przedsiębiorstwa będąc w stadium reorganizacji regulowały to zagadnienie bezpośrednio w porozumieniu z Izbami Skarbowymi.

Nowy system finansowy wymaga jednak uregulowania i tej sprawy w sposób jednolity dla całego resortu. Pewna oryginalność strukturalna przedsiębiorstw przewozowych będzie wymagała prawdopodobnie znacznych odchyleń od praktyki dotychczas stosowanej przez władze Skarbowe. Wobec tego jednak, że sprawa jest w tej chwili w załatwieniu, ograniczę się tylko do powyższego zasygnalizowania zagadnienia i nie będę się wdawał w dalsze rozważania.

NORMATYWY ŚRODKÓW OBROTOWYCH

Środkami obrotowymi nazywamy zapasy materiałowe, zapasy towarowe i rezerwy płatnicze przedsiębiorstwa.

Normowaniem środków obrotowych nazywamy ustalanie na podstawie statystycznej lub planowej bieżących potrzeb przedsiębiorstwa w zakresie **surowca, środków pieniężnych i towaru.**

Jaka ilość surowca potrzebna jest przedsiębiorstwu wytwórczemu? Taka, aby przy nietworzeniu zbędnych nadwyżek zapasów zapewniała nieprzerwany planowy przebieg produkcji. Jaka ilość towarów jest „normatywna"? Taka, która bez nadwyżek magazynowych zapewnia planowaną dystrybucję.

Jak z powyższego wynika ustalenie normatywnych środków obrotowych zapewnić ma przedsiębiorstwu niezatamowaną i płynną jego działalność bez wiązania środków nadplanowych i pozaplanowych tak w gotówce jak i w materiałach.

Podstawą do obliczenia normatywów jest plan działalności przedsiębiorstwa wyrażony w liczbach planu finansowego, wskaźniki statystyczne i techniczne eksploatacji, znajomość właściwości branżowych w zakresie transportu, magazynowania i wahań sezonowych, pojemności i przelotowości magazynów.

Metoda obliczania normatywów sprowadza się w każdym zakresie pieniądza, surowca, towaru do wyprowadzenia z liczb rocznych czy też kwartalnych zapotrzebowania jednego dnia działania przedsiębiorstwa. To zapotrzebowanie jednego dnia przeliczane na pieniądz zostaje przemnożone przez wskaźnik czasu tj. ilość dni, na które przedsiębiorstwu należy zapas zapewnić. Ta ilość dni może być w gospodarce naszej wypadkową właściwości przedsiębiorstwa i sytuacji materiałowej. Teoretycznie, zapasy materiałowe — surowce i towary — powinny być planowane na poziomie wystarczalności.

Ustalone potrzeby normatywne przedsiębiorstw znajdują pokrycie z dotacji rachunku wyrównawczego środków obrotowych oraz z akumulacji własnej. Na akumulację środków własnych służyć ma w 1950 r. 90% wyniku przedsiębiorstwa.

Między poszczególnymi grupami środków obrotowych przedsiębiorstwa trwa w czasie jego działalności nieustanne wahanie. I tak surowiec zamienia się w towar lub usługi, towar w pieniądz, pieniądz w surowiec lub usługi.

Zobrazowanie plastyczne tego obiegu najłatwiej przeprowadzić na przykładzie teoretycznym nowopowstającego przedsiębiorstwa wytwórczego. Przedsiębiorstwo ukończyło już okres inwestycyjny, przeprowadziło próby laboratoryjne i produkcję próbną, skonstruowało plan i obliczyło normatywy środków obrotowych. Na pokrycie tych ostatnich otrzymuje dotację z roku wyrównawczego. Przedsiębiorstwo zamówiło już surowce, lecz jeszcze ich nie otrzymało. Nie ma też żadnych towarów o wartości handlowej z produkcji próbnej.

W opisanym momencie wszystkie środki obrotowe przedsiębiorstwa zebrane są na jego rachunku bankowym. Przez pobranie pogotowia kasowego w planowanej wysokości powstaje pierwszy normatyw „gotówka w kasie". Towary i faktury napływają — w magazynach przedsiębiorstwa gromadzą się surowce i gromadzić się tak powinny aż do osiągnięcia planowanej ich ilości (potrzeba dzienna x cykl produkcyjny). Rozpoczyna się cykl produkcyjny i zapełnia się magazyn towarów, którego dystrybucja następuje dopiero po osiągnięciu wysokości normowanych stałych zapasów towarowych.

Jeśli dostawa surowca, produkcja i magazynowanie przebiegają planowo nadchodzi z końcem cyklu produkcyjnego i osiągnięciem zapasu towarowego moment, który nazwać by można stanem równowagi środków obrotowych. Kosztem zmniejszenia się salda bankowego osiągnęły normatywy surowca i towaru planowany poziom. Saldo bankowe spaść powinno po tym momencie do planowanego poziomu normatywu „banki".

W tym momencie rozpoczyna się sprzedaż towaru. Jeżeli jego cena rozliczeniowa wyliczona została prawidłowo, jeśli przedsiębiorstwo uzupełniać będzie planowo swoje surowce, jeśli pójdzie planowo produkcja a fakturowanie zbywanych towarów odbywać się będzie prawidłowo — powinna równowaga środków obrotowych być trwale utrzymana. Wzrastać powinien jedynie normatyw „banki" o stałą stawkę akumulacji wynikającą z marży zysku.

Jasne jest, że każda zmiana planu przerwy w produkcji lub eksploatacji, narzucony w interesie przyszłych okresów odbiór nieplanowanych materiałów, brak popytu na towary lub inne przerwy w dystrybucji opieszałe fakturowanie zaburzają w mniejszym lub większym stopniu równowagę środków obrotowych.

Ustalenie normatywów na początek i koniec okresu sprawozdawczego stwarza dwa bieguny statyczne, między którymi rozpięta jest dynamika działalności przedsiębiorstwa. Jeśli żaden składnik obliczenia normatywów nie ulegnie zmianie, to normatyw początkowy i końcowy powinny być sobie równe. Progresja lub degresja czynności przedsiębiorstwa wpływają na sykcesywny wzrost lub też spadek normatywu w poszczególnych momentach działalności na przestrzeni okresu sprawozdawczego. Nietrudno zatem skonstruować wykres wzrostu lub też spadku normatywów środków obrotowych w powiązaniu z działalnością przedsiębiorstwa.

Trudności rozpoczynają się, gdy działalność ta nie jest równomierna, lecz sezonowa lub inaczej nierówna. Konieczne wydaje się wówczas obliczenie wskaźników obliczanych do każdego „sezonu".

Porównanie planowanych środków obrotowych ze środkami faktycznie posiadanymi przez przedsiębiorstwo następuje na podstawie bilansów i jest precyzyjnym narzędziem kontrolowania działalności, sprawności i dyscypliny finansowej przedsiębiorstwa.

Porównanie globalnej cyfry wszystkich środków obrotowych planowanych z globalną cyfrą bilansową w tym samym zakresie pozwoli na wyciągnięcie wniosków o właściwej lub niewłaściwej kalkulacji ceny rozliczeniowej fabrycznej. Jeśli przy planowanej produkcji, planowanych zapasach surowcowych i towarowych rośnie saldo rachunku bankowego cyklicznie więcej niż o cyfrę akumulacji z zysku, to ceny rozliczeniowe przedsiębiorstwa są „zawyżone". W odwrotnym wypadku — za niskie.

Wiele danych analitycznych o działalności przedsiębiorstwa daje porównanie procentowego udziału poszczególnych normatywów w globalnej liczbie normatywu środków obrotowych. Nadmierne zapasy środków do wytwarzania, powolne tempo dystrybucji lub też opóźnienia w fakturowaniu, brak koordynacji między produkcją a zbytem, między kierownictwem technicznym a organami zaopatrzenia — wszystko to wyczyta wnikliwy finansista z porównania liczb planowanych z liczbami z natury. **H.**

Dr ST. BEREZOWSKI

O WŁAŚCIWEJ PROBLEMATYCE GEOGRAFII KOMUNIKACJI

Geografia jest nauką względnie młodą. Odnosi się to szczególnie do geografii człowieka czyli antropogeografii, do której należy omawiana w niniejszym artykule geografia transportu i komunikacji. Konsekwencją tej młodości jest nie zawsze jasne sprecyzowanie problematyki i metodologii i stąd wynikłe zahaczanie o zakresy innych nauk, za które gani się niejednokrotnie geografię; dorobek jej jest czasem niedoceniany lub nawet stanowi przedmiot otwartej krytyki. To też będzie niewątpliwie pożyteczne zastanowić się jaka jest właściwa problematyka geografii komunikacji i transportu.

Zakres geografii

Przed tym jeszcze należy pokrótce rozważyć jaki jest zakres i jaki przedmiot badań geografii (antropogeografii) jako nauki w ogóle. Da się to ująć schematycznie w następujące punkty.

1) Opis przestrzenny zespołu zjawisk, będących przejawami życia zbiorowisk ludzkich,

2) Wyjaśnianie stosunku zachodzącego pomiędzy środowiskiem fizjograficznym (przyrodą) i środowiskiem człowieczym (grupy ludzkie i dzieła ich pracy), oraz uwarunkowanie życia człowieka przez oba te środowiska. Tu właśnie badania geograficzne dotyczą szerokiego zakresu problemów lokalizacji.

3) Wyjaśnianie struktury przestrzennej przejawów życia zbiorowisk ludzkich. Tu z kolei należą badania regionalizacyjne.

Z powyższego sprecyzowania zakresu geografii wynikają następujące cechy charakterystyczne:

a) przestrzeń, geografia jest nauką o przestrzeni zmaterializowanej wypełniającymi ją przedmiotami.

b) problematyka: człowiek na tle przyrody, zaznaczająca się w każdym dziale geografii, oraz

c) wynikające z tego badanie zjawisk zawsze w ich wzajemnych powiązaniach typu środowiskowego.

W ten sposób sprecyzowany zakres geografii nie nastręcza większego wchodzenia w domenę innych nauk. W zakresie problemów komunikacyjnych w ten sposób pojęte studium nie będzie ani technologią komunikacji, ani też jej ekonomiką. Powyższe nauki badają komunikację bardziej samą dla siebie. Technologia, czy ekonomika—a zwłaszcza ta ostatnia—interesuje się również stosunkiem do otoczenia, środowiska, dlatego też korzysta z badań geografii, lub choćby jej metodologii. I naodwrót, geografia komunikacji musi znać jej technologię i ekonomikę. Istnieje więc ścisła współpraca, choć zakresy są odrębne i jasno chyba sprecyzowane.

Przypatrzmy się teraz zastosowaniu trzech wyżej wymienionych punktów zakresu geografii w odniesieniu do zagadnień komunikacyjnych.

Opis przestrzenny i lokalizacja

Geograficzny opis przestrzenny był początkowo niemal jedynym przedmiotem badań tej nauki. W pierwszych jej stadiach rozwojowych opis taki mógł wystarczyć, gdyż i tak wzbogacał naszą wiedzę w wielu dziedzinach, zwłaszcza odnośnie krajów egzotycznych. W zakresie zagadnień komunikacyjnych geografia opisywała np. transport towarów na głowach murzynów w puszczach tropikalnych, mówiła jakie zwierzęta juczne przenoszą ciężary przez przełęcze Andów czy Himalajów. Opisywała wreszcie kolejowe szlaki transkontynentalne w Ameryce, w Azji itp. Obecnie opis stracił w dużej mierze znaczenie naukowe sam dla siebie i stał się tylko czynnością wstępną do innych badań geograficznych. Pozostało jedynie duże znaczenie opisu w szkolnictwie dzięki jego wielkiej wartości dydaktycznej. Opis przestał być poza tym monopolem geografii. Stosuje go w mniejszym lub większym zakresie wiele nauk, a także te, które mają jako przedmiot komunikację i transport. Dlatego też geografia musi swój opis naukowo wzbogacić, to znaczy stosować zawsze opis wyjaśniający w oparciu o elementy środowisk fizjograficznego i człowieczego. Wtedy przechodzimy jednak już do następnych punktów zakresu geografii jako nauki, to jest do lokalizacji i regionalizacji.

Odnośnie zagadnień lokalizacyjnych ma geografia komunikacji swoje własne cele, które jednak nie są bez znaczenia także i dla innych nauk. Chodzi to u wyjaśnienie rozmieszczenia inwestycji komunikacyjnych i ich wykorzystywania, chodzi też o znaczenie tych inwestycji jako jednego z kilku antropogeograficznych czynników lokalizacyjnych innych zjawisk, a w szczególności lokalizacji produkcji.

Geografia bada jak na lokalizację inwestycyj komunikacyjnych wpływają elementy środowiska fizjograficznego tzn. ukształtowanie powierzchni, cechy podłoża (geologia), klimat, szata roślinna. W tym celu wiedza antropogeograficzna uzbrojona jest w zakres paru nauk pomocniczych, z geografią fizyczną, geologią, klimatologią przede wszystkim. Inna rzecz, że geografia nie powinna wpływu tego środowiska fizjograficznego przeceniać, zwłaszcza na wyższych stopniach rozwoju systemów spo-

łeczno - gospodarczych, na co tak wyraźnie zwraca uwagę geografia radziecka. *)

Również do zadań geografii należy wyjaśnienie rozmieszczenia inwestycji komunikacyjnych w zależności od elementów środowiska człowieczego i tu opiera się geografia na ekonomii i socjologii, jako na swych naukach pomocniczych, uzupełniając je swym podejściem przestrzennym i swą metodą badania zjawisk na tle środowiska geograficznego. O ile w badaniach nad wpływem środowiska fizjograficznego geografia posiada znaczną wyłączność, to jednak w odniesieniu do środowiska człowieczego jest jedną z paru zajmujacych się tymi problemami. Stąd konieczność wzajemnego kontrolowania nawet ścisłej współpracy geografii z podobnym zakresem badań i metodami ekonomicznymi, w omawianym przypadku z ekonomiką transportu.

Ta współpraca zespołu różnych nauk w badaniach nad transportem nie jest bynajmniej czymś wyjątkowym. W obecnym stadium rozwojowym wiedzy, w obrębie naszej cywilizacji, współpraca różnych nauk pokrewnych przedmiotem badań jest raczej regułą. Na tej drodze zmierzamy bowiem do wielu syntez.

Struktura przestrzenna

(regionalizacja)

Badania nad strukturą przestrzenną przejawów życia ludzkiego, zda się, że powinny być tak dawne jak geografia. Jednak tak nie jest. Początek ich zbiega się z poważniejszymi pracami geografów kierunku regionalistycznego, a jednym z pierwszym był Francuz Vidal de la Blache na przełomie XIX i XX w. Ale i u niego powiązania przestrzenne w regionach nie były jeszcze należycie określane. Jego regiony były albo obszarami związanymi tradycją historyczną, albo obszarami o jednolitym, różnym od otoczenia charakterze fizjograficznym, lub gospodarczym. Dopiero zastosowanie metodologii socjogeograficznej, traktującej region analogicznie jak socjologia grupę społeczną — skierowała rozważania geograficzne na tory definiowania powiązań przestrzennych regionów. Socjologia podsuwała analogię: pojęcie więzi społecznej. Dla geografii pojęcie to okazało się niewystarczające. Szuka ona przedmiotów będących dziełami pracy ludzkiej i materializujących przestrzeń, a więź społeczna takim elementem jednak nie jest. Geografii chodzi o ustalenie tego, co wiąże organicznie jednostki środowiska geograficznego; takimi jednostkami są regiony. Chodzi o ustalenie tego co wiąże regiony odrębne całości, o powiązania gospodarcze. O tak właśnie pojętych regionach mówił Wasiutyn, zabierając głos w dyskusji nad stanem i osiągnięciami radzieckiej geografii gospodarczej na jesieni 1948 r. w Akademii Nauk w Moskwie *).

Otóż powiązania te tworzy sieć komunikacyjna i telekomunikacyjna łącząca miasto — ośrodek regionu z jego najbliższą okolicą, na którą rozciągają się jego strefy wpływów, czyli z obszarem regionu.

W ten oto sposób w problematyce geograficznej zagadnienia komunikacyjne nabierają szczególnie ważkiego znaczenia. O życiu regionów decyduje ich funkcja społeczna i gospodarcza, oczywiście w sensie produkcyjnym. Usługi komunikacyjne decydują o kształcie i rozmiarach regionów. Wagę tych usług podkreśla jednak sama ekonomia, zaliczając je do tworzących dochód społeczny, czy produkt globalny. One jak gdyby uproduktywniają dobra, przenosząc je z miejsca na miejsce, one stwarzają sieć powiązań gospodarczych, dzielącą środowisko geograficzne w sposób organiczny.

Do podstawowych zadań geografii komunikacji należy przeprowadzenie przestrzennej klasyfikacji sieci komunikacyjnej oraz ruchu odbywającego się na niej. Klasyfikacja ta właściwie dotychczas jeszcze nie została wyraźnie określona. Zagadnienia polityki gospodarczej oraz planowania gospodarczego i przestrzennego potrzebują tego rodzaju klasyfikacji. Planowanie transportu w Związku Radzieckim ustala obszary ciążeń do poszczególnych linii, czy stacji kolejowych. *) Chodzi o to, aby określić przestrzennie te obszary, gdyż natężenie powiązań gospodarczych nie jest na całej ich powierzchni jednakowe, maleje w miarę oddalania się od środka ciążeń.

Z punktu widzenia badań regionalistycznych powiązania gospodarcze (oraz społeczne), których wyrazem jest wykształcenie się sieci komunikacyjnej i ruchu na niej, można podzielić na dwie części:

1) wewnątrz regionów
2) nazewnątrz regionów

Powiązania gospodarcze wewnątrz regionów — czyli tak zwane usługi strukturalne, gdyż one to wyznaczają strukturę i kształt regionów — wyrażają się dużą gęstością sieci, większą jej różnorodnością i dużym nasileniem ruchu na niej. Ma tu miejsce transport masowych artykułów powszechnego spożycia i ich wymiana między miastem a obszarem regionu (wsią). W niższych stadiach rozwoju środowiska wymiana ta ma charakter konsumcyjny. Wieś dostarcza dla miasta artykuły spożywcze i otrzymuje od niego towar również o charakterze konsumcyjnym (sól, świece, naftę, nici, gwoździe). W wyższym stadium rozwoju wymiana wzmaga się i ma charakter powiązań produkcyjnych, gdyż dotyczy już sił produkcyjnych. Wieś zaczyna dostarczać miastu pro-

*) Wyrazem tego jest choćby artykuł Sauszkina J. G. „O niektórych problemach wzajemnego oddziaływania społeczeństwa i środowiska geograficznego w szkolnych kursach geografii Z. S. R. R." „Geografia w szkole" 1949 Nr 2 (po rosyjsku). Tłumaczenie polskie tego artykułu ukazało się w „Geografii w szkole" (Warszawa, PZWS) 1949, Nr 4-5.

*) Stenogram obrad Akademii ogłoszony w „Woprosach Ekonomii" 1948, Nr 8 i 9.

* Belunow — Dmitriew — Raicher — Umblia — Czudow. „Planowanie transportu kolejowego", Moskwa 1948 (po rosyjsku).

duktów rolniczych także i jako surowców do przerobu przemysłowego (włókna, oleje, ziemniaki na spirytus i inne). Miasto przekazuje wsi nawozy, maszyny rolnicze, traktory — i to wszystko ma swój duży wpływ na rozwój transportu, który w znacznej części odbywa się wewnątrz regionu. Tak więc gospodarcze powiązania wewnątrz regionu mogą mieć charakter albo konsumcyjny, albo produkcyjny. Powiązania te stwarzają duże natężenie ruchu. Są one wynikiem innych zjawisk geograficznych właściwych regionowi, a mianowicie: wyższej wokół miast gęstości zaludnienia, wyższego przyrostu rzeczywistego niż naturalnego, innej struktury gospodarki rolnej, intensywniejszej i opartej na mniejszych jednostkach produkcyjnych. Temu wszystkiemu towarzyszy duży ruch przejazdów pasażerskich, czy to codziennych, czy okresowych, zależnie od wielkości ośrodka regionowego i samego regionu.

Sieć komunikacyjna wiąże jednak ośrodki miejskie nie tylko z regionem, ale sięga też i na zewnątrz jego. Powiązania gospodarcze, idące poza region, są obsługiwane przez sieć już mniej zagęszczoną, a natężenie ruchu między regionami wyraźnie spada. Obszar, na który sięgają te nawet najdalej idące powiązania z danego ośrodka, to obszar jego zaplecza. Owe powiązania ośrodka z zapleczem o mniejszym natężeniu niż wewnątrz regionu i często jednostronne, można nazwać gospodarczymi powiązaniami komunikacyjnymi.

Do geografii komunikacji należy właściwa klasyfikacja powyżej określonych powiązań regionów i zapleczy. Jej metody, — tak skutecznie autopsyjną analizą szczegółów terenu uzupełniające sztywność materiałów statystycznych — mają tu szerokie możliwości badawcze.

Komunikacja regionalna

Należy powrócić jeszcze do zagadnienia komunikacji wewnątrz regionów. Zagadnienie to zostało trafnie naszkicowane przez mgr Madeyskiego w jednym z zeszłorocznych numerów „Przeglądu Komunikacyjnego" *). Konieczność osobnego potraktowania komunikacji wewnątrz regionów i w skali ogólno - państwowej została przez wymienionego nader słusznie postawiona. Istnieje konieczność nawet pewnej reformy statystyk przewozów kolejowych osobowych i towarowych w celu ułatwienia badań w tym zakresie. Praktyczne korzyści z tego były znaczne choćby dla celów planowania w komunikacji i w planowaniu przestrzennym gospodarki całego kraju. Statystyki te powinny być ujmowane w możliwie małe okręgi komunikacyjne, pokrywające się z regionami gospodarczo - administracyjnymi.

*) Madeyski M. „Komunikacja regionalna", „Przegląd Komunik." 1949, Nr 6, str. 178.

Trzeba dalej zdać sobie sprawę o jakiej wielkości regionów mówimy w poszczególnych badaniach. Regiony układają się bowiem w cały szereg rzędów wielkości. Od regionu ciążącego do ośrodka wiejskiego, małego miasteczka, miasta powiatowego, wojewódzkiego czy też jakiegoś silniejszego ośrodka wojewódzkiego, do stolicy państwa, to wszystko są ośrodki regionowe, ku którym ciążą obszary różnej wielkości; różne środki komunikacji są najważniejsze w zakresie obsługiwania ich wewnętrzno - regionowych powiązań gospodarczych.

O ile w regionie ciążącym do małego miasta największą rolę w określonej fazie rozwoju środowiska na tle ogólnego rozwoju systemu społeczno - gospodarczego, odgrywa ruch pojazdów konnych lub rowerowy, do miasta większego ruch kolei wąskotorowych i podmiejskich normalnotorowych tudzież autobusów, to pomiędzy miastami prowincjonalnymi **) — liczącymi ponad 300.000 ludności — ruch ten odbywa się pociągami przyśpieszonymi czy pośpiesznymi i samolotami. Stąd wynika jasno konieczność dalszej klasyfikacji komunikacji regionalnej na poszczególne rzędy wielkości regionów.

Potrzebę tego rodzaju klasyfikacji linii komunikacyjnych widzi paru autorów. Między innymi Bissaga T. już przed wojną przeprowadził podział, samych co prawda linii kolejowych na: koleje pierwszorzędne (w naszym pojęciu linie o znaczeniu ogólnopaństwowym), drugorzędne (prowincjonalne lub regionalne), wreszcie o znaczeniu miejscowym (małych regionów, podmiejskich) *). Do ekonomiki transportu należy właściwa klasyfikacja tych rodzajów komunikacji, zaś do geografii wyznaczenie odnośnych zasięgów przestrzennych.

Metoda geograficzna

Oto szkic głównych punktów problematyki geograficznej dotyczącej zagadnień komunikacyjnych. Jak z tego widać, znaczenie zagadnień tych dla samej geografii jest bardzo duże. Są to zagadnienia, które pozwalają na analizę przestrzeni, co dla geografii jest właściwie podstawą całej jej metodologii. Powtóre geograficzna analiza zagadnień komunikacyjnych wzbogaca, czy też powinna wzbogacać całokształt naszej wiedzy w tym zakresie. Metodologia geograficzna charakteryzuje się dwoma bardzo cennymi elementami. Badając zjawiska w zespołach środowiskowych, fizjograficznych przede wszystkim, a także i środowiska człowieczego, posiada w wysokim stopniu cechy dialektyczne. Wskazuje ona na metodę badania zjawisk w ich wzajemnych powiązaniach przestrzennych, nie mówiąc już o bada-

**) Podział i terminologia ustalona dla celów planowania przestrzennego, patrz Dziewoński — Weichert „Zagadnienia osadnicze" w czasop. „Planowanie Przestrzenne — Plan Krajowy I", Warszawa, 1947.

*) Bissaga T. „Geografia kolejowa Polski". Warszawa 1938, str. 108 i nast.

Styczeń, 1950 r.

niach nad rozwojem, co powinno być udziałem już prawie każdej nauki.

Metoda geograficzna podmurowana jest w znacznym stopniu wiedzą kartograficzną, co jest nieodzowne przy każdej analizie i syntezie przestrzennej środowiska geograficznego lub gospodarczego. Chodzi tu o operowanie różnymi siatkami kartograficznymi z pełną świadomością właściwych im zniekształceń (powierzchniowych, kątowych, odległości), jak również i metod kartografii stosowanej, z pełną świadomością zniekształceń optycznych, jakie nastręczają przedstawienia zjawisk izorytmami, sygnaturami, punktami itp.

Wreszcie metoda geograficzna posiada duże wartości dydaktyczne. Opierając się na szeroko stosowanym opisie różnorodnych zjawisk i to opisie wyjaśniającym, powinna mieć duże zastosowanie na wszystkich szczeblach szkolnictwa. Ma ona wszelkie dane ku temu, żeby być przedmiotem rozszerzającym wiedzę ogólną, pogłębiającą umiejętności specjalne, kształcącym inteligencję ucznia. W powyższych zdaniach świadomie użyty jest zwrot „powinna mieć“, a to z tego powodu, że nawet powojenna geografia w Polsce nie zawsze stosuje wyżej określoną metodologię, przez co swe zadania spełnia tylko połowicznie.

Wśród naukowych wydawnictw geograficznych są często takie, które stanowią zbiór mniej lub więcej encyklopedycznych wiadomości z kilku dziedzin, oczywiście sobie pokrewnych. Ktoś porównał takie prace do pociągu, którego wagony są coprawda zczepione, ale komunikowanie się między nimi jest niemożliwe. Są naprzykład prace o różnych rodzajach dróg komunikacyjnych, które opisują: historyczny ich rozwój, warunki budowy od strony materiałów budowlanych, sieć polską, odbudowę i rozbudowę ich w planie 3 i 6-letnim, oraz sposób ich administrowania, zawierając niewątpliwie materiał informacyjnie bardzo cenny, ale geograficznie mało przetrawiony. Powiązanie dróg z gospodarką przemysłową, górniczą i rolnictwem jest z reguły zaledwie naszkicowane. Brak natomiast bardzo często uwypuklenia roli tych dróg w systemie komunikacyjnym Polski, a przede wszystkim analizy przestrzennej na tle regionalizacji kraju. To też pożyteczność takich prac, choć jest niewątpliwa, to jednak ograniczona. Stanowią one cenny materiał do dalszych już prawdziwie geograficznych opracowań.

Geografia polska w zakresie komunikacji ma więc jeszcze poważne braki. Geografom naszym potrzeba szerszego zakresu wiedzy komunikacyjnej, a jest to zakres dość specjalny. Stąd wniosek, że trzeba po pierwsze rozszerzyć na geograficznych studiach uniwersyteckich przedmioty z zakresu komunikacji. Po drugie trzeba dać sporą dozę wiedzy geograficznej specjalistom z zakresu komunikacji, gdyż być może, że na nich mógłby się w znacznej mierze — choć nie wyłącznie — oprzeć dalszy rozwój geografii komunikacji.

FRANCISZEK MAKULEC

SAMOCHODOWA TARYFA TOWAROWA

Na podstawie uchwały Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów została zatwierdzona przez Ministra Komunikacji Tymczasowa Taryfa Towarowa przedsiębiorstw uprawiających zarobkowy przewóz towarów pojazdami mechanicznymi i zarządzeniem, ogłoszonym w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr 39, poz. 292 z roku 1949, wprowadzona w życie z ważnością od 1 stycznia 1950 r.

Po wydaniu w roku 1949 taryf towarowych dla żeglugi śródlądowej na Odrze i Wiśle, wydanie obecnie pierwszej taryfy samochodowej jest dalszym krokiem do publiczno - prawnego uregulowania warunków przewozowych i opłat wszystkich rodzajów transportu.

Taryfa samochodowa składa się z trzech działów, z których:

dział I zawiera postanowienia przewozowe,

dział II postanowienia taryfowe z opłatami przewozowymi,

dział III opłaty dodatkowe.

W każdym z tych działów ujęto oddzielnie przepisy i postanowienia, odnoszące się do przesyłek samochodowych i oddzielnie przepisy i postanowienia, odnoszące się do wynajmu pojazdów.

Postanowienia taryfowe nie rozszerzają uprawnień koncesyjnych na przewozy samochodowe, a opierając się na Regulaminie przewozu towarów pojazdami mechanicznymi, ogłoszonym w Dz. U. R. P. z 1932 r. Nr 104, poz. 868 uzupełniają go, wypełniając swą treścią jego lakoniczne przepisy.

W dziale I uszeregowano postanowienia przewozowe na wzór postanowień kolejowych na: postanowienia o charakterze ogólnym, warunki zawarcia umowy o przewóz lub o wynajem pojazdów, wykonanie umowy o przewóz lub wynajem pojazdów, odpowiedzialność i reklamacje.

Przechodząc do szczegółowego omówienia tych postanowień, należy wymienić następujące charakterystyczne ujęcie pewnych zagadnień.

A więc w postanowieniach ogólnych określono, że przedsiębiorstwo samochodowe (oznaczone w taryfie skrótem PS) wykonuje usługi transportowe, przewożąc przesyłki lub wynajmując pojazdy. Według przyjętej definicji przesyłką jest towar przyjęty przez PS od nadawcy w celu przewozu i wydania odbiorcy, wynajmem pojazdu zaś jest dostarczenie najemcy na jego ryzyko pojazdu z kierowcą i paliwem.

Wyszczególnione przedmioty wyłączono od przyjmowania na pojazdy.

Jako ograniczenie obowiązku przyjmowania przesyłek i wynajmu pojazdów ustalono: brak odpowiedniego taboru, vis major i niestosowania się najemcy lub nadawcy do przepisów taryfy.

Przy niedostatecznej ilości rozporządzalnego taboru pierwszeństwo mają transporty wyższej konieczności np. akcje rozładunkowe, następnie instytucje i przedsiębiorstwa państwowe, uspołecznione itp.; w ostatniej kolejności znajdują się transporty sektora prywatnego, a każdemu z nich przysługuje pierwszeństwo zgłoszenia.

Ustalono pojęcie ekspedycji towarowych przedsiębiorstwa samochodowego, których wykaz z zakresem czynności powinno każde przedsiębiorstwo samochodowe podać do publicznej wiadomości za pomocą ogłoszeń w lokalach ekspedycyj towarowych.

Jednocześnie w ten sam sposób powinien być ustalony i ogłoszony miejski obszar dowozowy dla każdej ekspedycji. Dla celów obliczania opłat dowozowych miejski obszar dowozowy każdej ekspedycji dzieli się na trzy strefy, rozgraniczone od siebie kołem o promieniu 3 i 6 kilometrów.

Na każdy przewóz lub wynajem powinien być złożony odpowiedni dokument przewozowy. Dla przesyłek dokumentem takim jest list przewozowy samochodowy, a gdy przesyłce towarzyszy przewożona osoba — kwit bagażowy. Dla wynajmu dokumentem jest zamówienie. Dokumenty przewozowe wypełnia pracownik przedsiębiorstwa samochodowego według wskazań i oświadczeń nadawcy lub najemcy i na ich odpowiedzialność.

Nadawca przesyłki może uprzedzić ekspedycję o zamiarze nadania, uzyskując przez to pierwszeństwo w przewozie. Przesyłka może być nadana również w domu nadawcy.

Towar, którego właściwości wymagają opakowania, powinien być przez nadawcę opakowany, a gdy opakowanie jest niedostateczne, PS może odmówić przyjęcia przesyłki lub uzależnić przyjęcie od uznania jej za całopojazdową.

Przy wynajmie taryfa przewiduje umowy okresowe na wynajem pojazdów dla serii ciągłych usług wynajmowych.

PS wynajmuje pojazdy jedynie do przewozu na drogach o twardej nawierzchni, a na drogach polnych i gruntowych, jeżeli są one dostępne dla pojazdów mechanicznych danego rodzaju.

Ustalono w taryfie kiedy ładuje i wyładowuje lub przeładowuje przesyłki nadawca, a kiedy przedsiębiorstwo oraz czas dla tych czynności.

Czas dla naładunku i wyładunku wynosi 10 minut przy wadze przesyłki do 500 kg.; przy dalszych rozpoczętych 500 kg wagi czas ten zwiększa się o 5 minut.

O nadejściu przesyłki adresowanej do odebrania w ekspedycji zostaje powiadomiony odbiorca niezwłocznie.

O nadejściu przesyłki, adresowanej „do domu" — odbiorcy, nie zawiadamia się tego ostatniego, dostarczając mu przesyłkę do domu bez zawiadomienia.

Odwiezienie przesyłki „do domu" następuje bądź to na życzenie nadawcy wyrażone w dokumencie przewozowym, bądź też na życzenie odbiorcy przed wyładowaniem przesyłki.

W razie żądania dostarczenia „do domu" przesyłki wyładowanej ma miejsce zawarcie nowej umowy o przewóz.

O przeszkodzie w wydaniu przesyłki zostaje powiadomiony nadawca, który może odpowiednio zadysponować przesyłką, składając wskazówki albo w ekspedycji nadania, albo przesyłając je wprost do ekspedycji przeznaczenia.

Opłaty za przewóz przesyłek uiszcza zasadniczo nadawca, lecz gdy towar posiada wartość handlową wysoką, opłaty za przewóz i opłaty dodatkowe mogą być przekazane do pobrania od odbiorcy.

Pojazd wynajęty nie może być wykorzystywany do przewozów zarobkowych, z wyjątkiem przypadków przewidzianych w prawie o koncesjonowaniu takich przewozów.

Opłaty za wynajem oblicza się za całą drogę, którą pojazd odbywa z zajezdni w teren aż do powrotu do zajezdni, lub za cały czas od chwili opuszczenia zajezdni do chwili powrotu.

Za przetrzymanie pojazdu wynajętego ponad czas ustalony w taryfie pobiera się dopłatę za przetrzymanie.

Na wynajem pojazdu przedsiębiorstwo wystawia rachunek według odpowiedniego wzoru

Najemca może żądać zwrotu wydatków, które poniósł w drodze na konieczne naprawy pojazdu.

W razie uszkodzenia, braku wagi lub sztuk przesyłki odbiorca może domagać się sporządzenia protokółu.

PS nie odpowiada za całość, przyjmowanie wydawanie i bezpieczeństwo towarów, stanowiących ładunek wynajmowanych pojazdów.

W dziale II, w postanowieniach ogólnych, ustalono rodzaje przesyłek, a więc:

1) przesyłki miejscowe tj. przesyłki przewożone wewnątrz tego samego miejskiego obszaru dowozowego danej ekspedycji,

2) przesyłki zamiejscowe tj. przesyłki przewożone między różnymi ekspedycjami i ich miejskimi obszarami dowozowymi.

Przesyłki zamiejscowe mogą być liniowe lub obszarowe.

Liniowymi są przesyłki przewożone na ustalonej linii komunikacji towarowej, która łączy dwie krańcowe ekspedycje i na której kursują regularnie według rozkładu pojazdy dla przewozu przesyłek.

Przesyłkami obszarowymi są przesyłki wyłącznie całopojazdowe, przyjmowane do przewozu między dwiema ekspedycjami łącznie z ich obszarami dowozowymi, jeżeli między nimi nie ma ustalonej linii komunikacji towarowej i jeżeli ekspedycje te włączone są do zasięgu przewozu przesyłek obszarowych.

Przesyłki liniowe mogą być albo **ekspresowe** tj. przewożone między ekspedycjami położonymi na tej samej linii komunikacji towarowej, włączając w to przewozy w ich miejskich obszarach dowozowych. albo zbiorcze, tj. przewożone do dowolnego lub z dowolnego punktu, leżącego na ustalonej linii komunikacji towarowej.

Przesyłki **zbiorcze** mogą być przewożone również w pasie dowozowym linii komunikacji towarowej, to jest w pasie szerokości 3 km równoległym do trasy całej linii z każdej jej strony. Pojazdy kursów zbiorczych obowiązane są w obrębie tego pasa do dojazdu „do domu" nadawcy lub odbiorcy za dopłatą ustaloną w taryfie.

Za towary lekkie i przestrzenne stosuje się przy przesyłkach liniowych i miejscowych (prócz całopojazdowych) przewoźne podwyższone o 50%.

Do przesyłek, które w myśl postanowień taryfy wymagają dozoru podczas przewozu (towary samozapalne, zwierzęta żywe, ryby żywe) nadawca obowiązany jest wyznaczyć dozorcę.

Wynajem pojazdu może być godzinowy, dobowy, kilometrowy lub za opłatą ryczałtową od tony towaru.

Za godzinowy wynajem przewidziano opłatę uzależnioną od ładowności pojazdu i ilości zaczętych godzin, liczonych od chwili opuszczenia przez pojazd zajezdni do chwili powrotu do niej.

Za dobowy wynajem przewidziano opłatę uzależnioną od ładowności pojazdu i ilości rozpoczętych dób, liczonych od chwili opuszczenia przez pojazd zajezdni do chwili powrotu do niej.

Za kilometrowy wynajem przewidziano opłatę uzależnioną od ładowności pojazdu i ilości kilometrów, które pojazd ma przebyć ustaloną w zamówieniu trasą z zajezdni i z powrotem do zajezdni.

Wynajem za ryczałtem od tony towaru jest przewidziany dla pobliskiego przewozu większych partyj ładunków; należności za wynajem jest przeliczona na jednolitą stawkę od tony.

Opłaty przewozowe oparto na dotychczasowych opłatach pobieranych za przewóz towarów przez Państwową Komunikację Samochodową, koordynując ją z opłatami ustalonymi za przewóz towarów kolejami.

Jako zasadnicze przyjęto opłaty za przesyłki liniowe, ponieważ ten rodzaj przewozów powinien w przyszłości dominować przy przewozach samochodowych, a inne rodzaje usług, jak wynajem pojazdów miałyby miejsce tylko przy przewozach specjalnych.

Dotychczasowe jednak opłaty PKS zróżniczkowane w zależności od wagi były zbyt niskie przy większych przesyłkach nawet na odległościach dalszych i przeczyły zasadzie przejmowania przewozów przez samochód na odległościach bliższych.

Z tego względu zróżniczkowanie to utrzymano w dolnej granicy tylko do wagi 15 ton na odległościach ponad 50 km i 25 ton na odległościach do 50 km. Opłaty za tonokilometr ustalono w wysokości od 60 zł przy małych przesyłkach do 25 zł przy 15 tonowych przesyłkach (20 zł przy 25 tonowych przesyłkach na odległościach do 50 km).

Opłaty za przesyłki liniowe są wyższe o 66,6% od opłat za wynajem kilometrowy liczony w jedną stronę (bez powrotu).

Opłaty za wynajem godzinowy przeliczone są z opłat za wynajem kilometrowy, po przyjęciu, że opłata za 15 km równa się opłacie za 1 godzinę.

Opłaty za wynajem dobowy równają się opłatom za 12 godzin wynajmu.

W ten sposób skonstruowane opłaty, dzięki brakowi opłat niezależnych od ruchu, które w komunikacji samochodowej nie odgrywają tej roli, co w komunikacji kolejowej, są na bliższych odległościach znacznie tańsze od opłat kolejowych.

Do porównania, które ilustruje dalej zamieszczony wykres należy brać opłaty kolejowe ustalone dla przesyłek ekspresowych lub pośpiesznych, które pod względem rodzaju usług są zbliżone do przesyłek samochodowych.

Przy porównaniu należy wziąć pod uwagę również fakt zwiększonego kosztu przewozu przesyłek kolejowych o opłaty za dowóz na kolej i z kolei; koszty te przy przesyłkach samochodowych przewożonych „z domu" nadawcy do domu odbiorcy są minimalne.

Opłat tych w podanym wykresie nie uwzględniono z uwagi na trudne ich obliczenie, zależne od miejscowości, rodzaju towaru, środków przewozowych itp. przyczyn.

Jak wynika z wykresu opłaty za przesyłki samochodowe zgodnie z założeniami są skoordynowane z opłatami za przesyłki kolejowe. Ponieważ w gospodarce planowej różne rodzaje transportu uzupełniają się wzajemnie, a nie konkurują między sobą, jak to ma miejsce w gospodarce kapitalistycznej, więc i opłaty transportowe powinny tworzyć jeden skoordynowany kompleks.

Od rozważań ogólnych należy przejść do szczegółowego omówienia opłat taryfy samochodowej.

Opłaty za przesyłki liniowe oblicza się za odległość według stref ustalonych dla danej komunikacji towarowej.

Za dowóz „z domu" lub „do domu" dokonany w miejskim obszarze dowozowym lub w pasie dowozowym linii komunikacji towarowej do przewoźnego, obliczonego za odległość między ekspedycjami twarowymi, dolicza się opłaty ustalone w taryfie dla każdej strefy tych obszarów i w zależności od wagi:

a) do 3 ton,

b) ponad 3 tony,

c) za ładowność pojazdu.

Za przesyłki, zawierające wyłącznie jeden rodzaj towaru i do których stosuje się obliczenie za ładowność pojazdu, przewoźne obniża się o 10%.

WYŻSZA SZKOŁA HANDLU MORSKIEGO
w Gdyni z siedzibą w Sopocie
ZAKŁAD GEOGRAFII GOSPODARCZEJ

Jeżeli zostaną spełnione warunki wymagane przez taryfę jak: przewóz w tym samym pojeździe, nadanie przesyłki przez pierwotnego odbiorcę, załadowanie w ciągu 8 godzin po przybyciu pojazdu do pierwotnego przeznaczenia przesyłki, to do przesyłki takiej (na powrotnej drodze) stosuje się zniżkę 50%.

Przewoźne za przesyłki obszarowe pobiera się za ładowność użytego pojazdu. Przy zachowaniu warunków wymaganych dla przesyłek liniowych stosuje się zniżki, przewidziane dla tych przesyłek także do przesyłek obszarowych.

Za przewóz przesyłek miejscowych w miejskim obszarze dowozowym, opłaty ustalone są oddzielnie dla każdej strefy, a więc dla strefy I w promieniu 3 km od ekspedycji, dla strefy II w promieniu 6 km od ekspedycji i dla strefy III zakreślonej granicą miasta.

Opłaty za wynajem kilometrowy oblicza się za odległość od zajezdni trasą ustaloną w zamówieniu i z powrotem najmniej jednak za 100 km (75 km przy pojazdach 10 ton i wyżej).

Opłaty ulgowe za wynajem kilometrowy stosuje się:

a) dla akcyj masowych,

b) przy wynajmie w jednym dniu pojazdów o łącznej ładowności najmniej 50 ton,

c) przy wynajmie pojazdu najmniej na 6 dni kolejnych,

d) przy wynajmie na podstawie umowy okresowej taboru o łącznej ładowności najmniej 50 ton w okresie dwóch tygodni.

Ulgowe opłaty za wynajem kilometrowy stosuje się także przy wynajmie przez organizacje społeczne, stowarzyszenia, szkoły, instytucje dobroczynne itp. ciężarówek przystosowanych do przewozu osób, a nieskarosowanych.

Opłaty za wynajem godzinowy liczy się od chwili opuszczenia przez pojazd zajezdni do chwili powrotu do zajezdni, zaokrąglając do pełnych godzin czas ponad 15 minut.

Opłaty ulgowe (zniżone o 10%) za wynajem godzinowy stosuje się do najemców:

a) wynajmujących pojazdy o łącznej ładowności 50 ton i więcej,

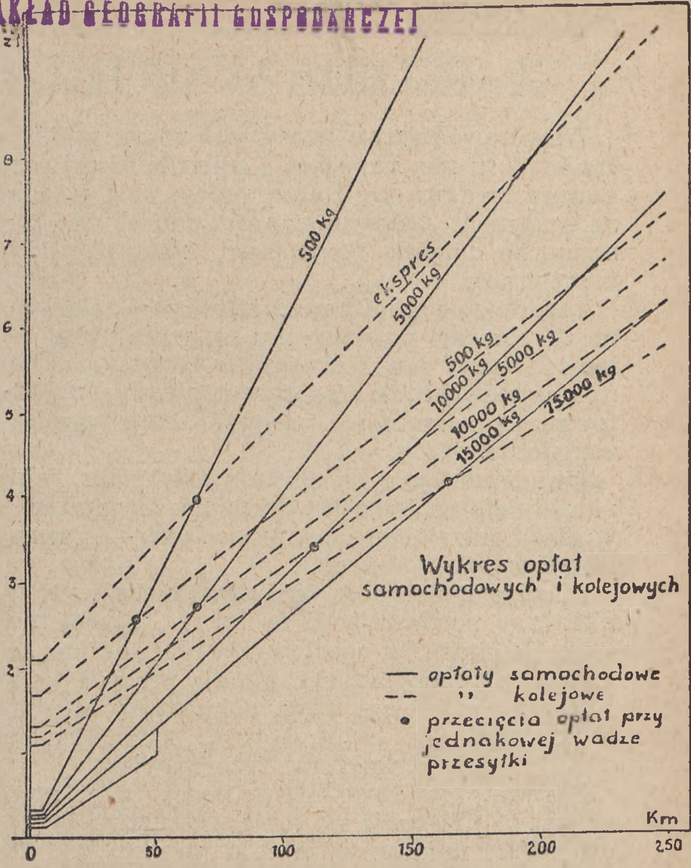
b) wynajmujących pojazd na przeciąg 6 dni,

c) zawierających umowy okresowe, w ramach których przewiduje się wynajem taboru o łącznej ładowności najmniej 50 ton na okres dwóch tygodni.

Jeżeli zostaną wynajęte same przyczepy na okres godzinowy, to opłaty zniża się o 40%.

Przy wynajmie dobowym stosuje się 10% ulgę na tych samych warunkach, jak przy wynajmie godzinowym.

Opłaty za wynajem pojazdów za ryczałtem od tony ładunku stosuje się za odległość od pierwszego punktu załadowania do ostatniego punktu wyładowania towaru, obliczoną na najkrótszej dostępnej dla pojazdu drodze.



Należność oblicza się za każdą rozpoczętą tonę załadowanego na pojazd towaru, najmniej jednak za 4 tony.

Za przejazd z zajezdni do odcinka pracy i z powrotem pobiera się bez względu na wielkość pojazdu po 108 zł za każdy kilometr, jeżeli odcinek pracy w części lub w całości mieści się poza miejskim obszarem dowozowym ekspedycji. Na żądanie najemcy dopłata za pojazdy może również być zryczałtowana.

Przewóz zwłok może nastąpić jedynie w drodze wynajmu całego pojazdu. Na jedną tonę ładowności pojazdu przypadać może najwyżej 2 trumny. Z jedną trumną przewozi się najwyżej 2 osoby towarzyszące bezpłatnie.

Żywe zwierzęta domowe, ryby i drób, z wyjątkiem przesyłek małych do 150 kg, przewozi się albo jako ładunki za wynajem całych pojazdów albo jako przesyłki z obliczeniem przewoźnego za ładowność pojazdu.

Materiały wybuchowe przyjmuje się tylko jako ładunki za wynajem całego przejazdu.

Materiały łatwopalne i samozapalne z wyjątkiem filmów należycie opakowanych, żrące, trujące, wydzielające niemiłą woń, przyjmuje się albo jako ładunki za wynajmem całego pojazdu, albo jako przesyłki z obliczeniem przewoźnego za ładowność pojazdu.

Mgr KAZIMIERZ NIEMIEC

Z TEORII WSPÓŁZAWODNICTWA PRACY

Współzawodnictwo pracy jest nową, powszechnie już u nas panującą i coraz bardziej rozpowszechniającą się formą pracy. Jest uważane słusznie za dźwignię naszego dobrobytu i postępu, bo dąży do pomnożenia naszych dóbr przez pracę.

Zagadnienie współzawodnictwa jest tak ważne, że słusznie poświęca mu się wiele uwagi na łamach prasy i w różnorakich dyskusjach. Niemniej jednak brak jeszcze dostatecznie ugruntowanej i powszechnie przyjętej teorii współzawodnictwa pracy.

Uwagi niniejsze są syntezą artykułów, jakie ukazały się na łamach „Przeglądu Organizacji" w ciągu roku 1948 i początku 1949 — i wnioskami wysnutymi z nich.

Mówiąc i pisząc o współzawodnictwie pracy, niektórzy porównują je do sportu, ściślej mówiąc, do zawodów sportowych, inni zaś identyfikują je z naukową organizacją pracy. I jedno i drugie nie jest ani ścisłe, ani słuszne. Musimy w nim wyszukać cechę istotną, która stanowi o sui generis charakterze tego zjawiska.

Nazwa „współzawodnictwo pracy" mówi nam, że jest to ubieganie się o pierwszeństwo w pracy, ściślej mówiąc o wyniki pracy. Ale do każdego czynu człowiek musi mieć odpowiednie pobudki. Otóż te pobudki właśnie, ich rodzaj i siła stanowią cechę specyficzną socjalistycznego współzawodnictwa pracy.

Są one natury społecznej i patriotycznej. Pracownicy ubiegają się o lepsze rezultaty pracy, aby przysporzyć społeczeństwu więcej dóbr, a tym samym podnieść jego dobrobyt i swój własny.

Dalszym pytaniem, jakie nam się tu nasuwa, jest: co zrodziło te pobudki i na jakiej glebie one wyrastają i dlaczego one powstały właśnie w ustroju radzieckim, a nie gdzie indziej.

Pobudki te powstają na skutek zmian gospodarczo-społecznych charakterystycznych dla ustroju socjalistycznego, które zmieniły zasadniczo pozycję człowieka pracy w społeczeństwie w ogólności, a w warsztacie pracy w szczególności, co stworzyło nowe moralne ustosunkowanie się człowieka do pracy. Pracownik uzyskuje świadomość, że wyniki jego pracy i dochody przedsiębiorstwa idą na cele jemu bliskie, że on sam z przedmiotu, z najemnika przechodzi do roli podmiotu współgospodarującego i współodpowiedzialnego. Nic więc dziwnego, że z roli biernej przechodzi do czynnej, z wykonawcy przechodzi do roli myślącego twórcy. I to jest i być powinno najbardziej charakterystyczną cechą współzawodnictwa pracy.

Czy można sobie wyobrazić współzawodnictwo pracy bez naukowej organizacji pracy? Można, ale będzie to współzawodnictwo mało skuteczne i mało pożyteczne, jeżeli nie wręcz szkodliwe. Współzawodnictwo pracy bez naukowej organizacji — to jak walka bez oręża, bez strategii i bez taktyki, jak porywanie się z szablami na czołgi i z gołymi rękami na uzbrojonych ludzi. Historia podaje nam wiele przykładów takich szlachetnych porywów, które poza wielkimi stratami w ludziach, poza wielkim upływem krwi i sławą — nie dawały wiele realnych korzyści. W życiu codziennym mamy wiele przykładów gorących chęci i wielkiego nieraz zapału bez wartościowych rezultatów. Praca niezorganizowana lub zorganizowana wadliwie, źle kierowana daje tylko nadmierną produkcję potu ludzkiego, czyli marnuje ludzkie siły, a obok tego czas i dobro materialne, dając minimalne korzyści, czyli dając produkt drogi. Kultura pracy więcej wywodzi się z umysłu, niż z sił fizycznych. Gdyby nawet był najszlachetniejszy zapał, a nie było myślenia przy pracy, skutki byłyby wątpliwe i krótkotrwałe.

Właśnie naukowa organizacja pracy podaje warunki skuteczności pracy; podaje środki i metody, jak przy najmniejszym nakładzie sił i kosztów osiągnąć najlepsze rezultaty. A ponieważ współzawodnictwo pracy, jak nazwa wskazuje, dotyczy też pracy, dlatego, aby było skuteczne i korzystne, musi, między innymi, stosować prawa i zasady naukowej organizacji pracy.

Na szczęście tak się stało. Hasła współzawodnictwa pracy rozbrzmiewają na równi z hasłami naukowej organizacji, jedno z drugim ściśle się sprzymierzyło, stąd identyfikowanie tych dwu pojęć przez niektórych. Właściwie postawione współzawodnictwo gwarantuje skutki, jakie daje stosowanie praw i zasad naukowej organizacji pracy, spotęgowane przez pobudki, z jakich wyrosło współzawodnictwo pracy, jako takie.

Współzawodnictwo takie, o jakim mówimy, staje się ubieganiem nie tylko o wyższą i lepszą produkcję, ale równorzędnie z tym (jakkolwiek to jest tylko środkiem do celu) o racjonalizację metod, warunków, środków i narzędzi pracy — a to z dwu powodów:

1. człowiek, który pragnie dobrych rezultatów i który przeszedł do postawy czynnej, mimowoli nie poprzestaje na przełamywaniu oporów siłą, ale jest skłonny do przemyśliwania nad tym, jak swój cel najłatwiej osiągnąć.
2. do tego skłaniają ich też światli przywódcy pracy, majstrzy, kierownicy, dyrektorzy, a przede wszystkim związki zawodowe i ich komórki przez zapoznawanie ich z naukową organizacją pracy i przez umiejętne kierowanie całą akcją.

Teraz dopiero możemy przystąpić do pełniejszej charakterystyki współzawodnictwa pracy. Zdefiniować je można następująco.

Jest to szlachetna, indywidualna i zespołowa rywalizacja pracowników o osiągnięcie lepszych wyników pod względem ilości, jakości, zmniej-

szenia kosztów własnych, wprowadzenia ulepszeń organizacyjnych, technicznych itp.[1]).

Albo:

Jest to rywalizacja indywidualna lub zespołowa w pracy, przeprowadzana w duchu wzajemnego braterstwa dla podniesienia ilości i jakości produkcji, zwiększenia zarobków i obniżenia jednostkowych kosztów własnych, pod warunkiem niepowodowania nadmiernego, szkodliwego dla zdrowia wysiłku.[2])

Widzimy więc, że w definicjach tych, jak zresztą we wszystkich odnośnych artykułach stawia się współzawodnictwu pracy trzy postulaty, jakie stawia się wszelkiej w ogóle racjonalnie zorganizowanej pracy. Oto one:

1. podniesienie ilości produkcji,
2. podniesienie jakości produkcji,
3. obniżenie kosztów produkcji — drogą usunięcia marnotrawstwa czasu, materiału i wysiłku.

Nad tymi trzema postulatami stoi postulat naczelny:

4. nie niszczyć sił żywotnych pracującego i nie zniechęcać go do pracy.

Zrealizowanie jednego choćby z tych postulatów przy zachowaniu stanu dotychczasowego czynników pozostałych jest już pozytywnym osiągnięciem. Gdy natomiast zrealizowanie danego postulatu odbywa się kosztem postulatów pozostałych lub choćby jednego z nich, np. podwyższenie ilości przy równoczesnym pogorszeniu jakości, albo przy podwyższeniu kosztów własnych lub przy przemęczaniu pracowników — akcję można wówczas uważać za bezpożyteczną lub szkodliwą.

Stopień i sposób realizacji tych postulatów jest zarazem sprawdzianem powodzenia całej akcji.

Z wywodów dotychczasowych wynika, że — jak twierdzi prof. Żółtaszek[3]) — rzucenie hasła wyścigu pracy bez równoczesnego ujęcia go w formę uporządkowanego działania opartego na zasadzie naukowej organizacji mogłoby prowadzić do nadmiernej eksploatacji człowieka. „Maksymalna intensyfikacja pracy ludzkiej — mówi Ilia Epsztejn[4])—podkopującej siły i zdrowie pracujących była i jest cechą ustroju kapitalistycznego; inaczej zupełnie ustosunkowuje się do interesów robotnika współzawodnictwo socjalistyczne".

U podstaw skutecznego (optymalnego) współzawodnictwa pracy — pisze prof. Baliński[5]) — leżą (nie wyłącznie, ale jako nieodzowny warunek):

— racjonalna organizacja (naukowa),
— jej element — racjonalne planowanie,
— wykonawstwo zgodne z planem,
— racjonalne kierowanie wykonaniem na podstawie planu.

W świetle też tego łatwo przyznamy słuszność prof. Żółtaszkowi,[3]) który twierdzi, że przy współzawodnictwie staramy się stworzyć wynalazczość kierowaną, która ma miejsce wtedy, gdy dobieramy odpowiedni zespół ludzi, stawiamy przed nimi atrakcyjny cel, wyposażamy ten zespół w odpowiednie środki — czyli stwarzamy klimat, sprzyjający fermentowi twórczemu. Narzucamy więc przede wszystkim zwiększony wysiłek umysłowy, ale tylko „przede wszystkim", bo — jak twierdzi prof. Baliński[5]) — nie można zupełnie odrzucić wysiłku fizycznego. Zachęcić trzeba pracownika do oddania tyle energii, ile jej bez szkody dla siebie, a z pożytkiem społecznym, i własnym oddać może, bowiem energię poto w sobie gromadzimy, aby ją rozchodować, a w naszym ustroju obecnym możliwe jest zracjonalizowanie tej gospodarki energetycznej. — Dzięki stworzeniu tego klimatu i dzięki działaniu znanych nam specyficznych pobudek powstaje bujniejsze życie psychiczne, rozbudzona zostaje wynalazczość prowadząca do badań, prób i pozytywnych wysiłków wskutek zastosowania poprawnych metod, jakie podaje naukowa organizacja pracy. W takim klimacie nawet ci, którzy nie przechodzili kursów naukowej organizacji pracy stosują jej tezy i zasady w sposób mniej lub więcej świadomy, zwłaszcza jeżeli są obdarzeni odpowiednimi zdolnościami.

Oprócz pobudek natury społecznej dużą rolę we współzawodnictwie pracy gra niewątpliwie interes osobisty, bo pracownik w ramach podniesienia ogólnej produkcji i ogólnego dobrobytu spodziewa się również zaspokoić swoje własne potrzeby. Działa tu też instynkt walki (współzawodnictwa) właściwy różnym jednostkom w różnym stopniu; instynkt ten tak często zaspokajany jest w sposób niewłaściwy i szkodliwy dla innych, tutaj znajduje ujście tak bardzo pożyteczne. Tutaj ujawnia się też wrodzona ludziom skłonność do naśladownictwa, a też skłonność do podniesienia poczucia „ważności osobistej" silnie zakorzeniona w naturze ludzkiej; dzięki tej skłonności człowiek nie chce pozostać w tyle za innymi, chce im dorównać albo ich przewyższyć. Dzięki temu, że współzawodnictwo odbywa się w zbiorowości ludzkiej, występują tu pewne zjawiska wchodzące w zakres psychologii społecznej; atmosfera powstała w zbiorowisku porywa poszczególne jednostki, skłania je do wysiłku. Zwłaszcza cenne jest uaktywnienie jednostek zdolniejszych, które z kolei oddziaływują pożytecznie na pozostałe otoczenie.

Teraz, kiedy znamy w ogólnych zarysach charakterystykę współzawodnictwa pracy, możemy zastanowić się nad warunkami skuteczności tej akcji. Cechami najbardziej charakterystycznymi, według prof. Balińskiego,[5]) współzawodnictwa pracy są:

1. świadomość wielkiego znaczenia i konieczność stałego polepszania wszystkiego, co się składa na wynik pracy;
2. wola stałego działania w tym kierunku, wola osiągania wyników najlepszych, na jakie pracownika stać;
3. stałe przejawy tej woli w postaci takiego właśnie działania, ciągła aktywność w tym kierunku;
4. solidarność i wzajemna pomoc.

Te cechy można uważać za składniki tego ogólnego, potężnego bodźca wewnętrznego, którego skutkiem jest współzawodnictwo pracy.

A więc warunkiem najważniejszym skuteczności współzawodnictwa pracy jest **istnienie** tego bodźca, jego odpowiednia *siła i szczerość*.

Taki bodziec rodzi się na odpowiedniej glebie i w odpowiednim klimacie. Wiemy, jaka to gleba i jaki klimat: są nimi zmiany społeczno-gospodarcze. Skutki tych zmian pracownik musi odczuć na sobie i to w takim sensie, aby istotnie poczuł się gospodarzem, współtwórcą, współodpowiedzialnym itd. i aby istotnie podniósł lub mógł być pewnym podniesienia swojego dobrobytu tak materialnego, jak i moralnego, tzn. gdy będzie mógł zaspokajać swoje potrzeby materialne, swoje pragnienia, dążenia, gdy będzie zaznawał spokoju, gdy będzie czuł, że jest potrzebny, pożądany, pożyteczny itd.

Do tak wzniosłych i szlachetnych pobudek potrzebny jest nadto duży stopień uspołecznienia, wyrażający się w rzetelnej trosce o społeczność, w której człowiek żyje, w ścisłym wiązaniu się z nią, w stawianiu swojego interesu osobistego na drugim miejscu, w sympatii i przychylności dla drugich, w szanowaniu ich praw i interesów itp. Potrzebne jest ciągłe wychowywanie w tym kierunku i oddziaływanie jednostek wyżej uspołecznionych swoim przykładem na innych. Potrzebne jest podkreślanie ważności tych zalet moralnych. Pracownicy muszą być co najmniej głęboko przekonani, że wzrost wydajności jest źródłem społecznego i indywidualnego dobrobytu, że osiągnięcia jednostek złożą się na potężną całość, że dadzą im to, czego pragną. To są z grubsza najważniejsze warunki skuteczności i wogóle istnienia akcji współzawodnictwa pracy, jako takiego, jako specyficznej formy pracy.

Dalsza grupa warunków pomyślności to te, które stawiamy każdej pracy w ogóle. Potrzebne jest najpełniejsze stosowanie zasad i też naukowej organizacji pracy zarówno przez tych, którzy akcją kierują, jak i przez tych, którzy ją wykonują. Potrzebne są kadry pracowników naukowych na tym polu i specjalistów, którzyby nieustannie wdrażali w szerokie masy te zasady i podnosili w ten sposób kulturę pracy. Szczególnie ważne jest właściwe i rozumne podejście do czynnika ludzkiego.

Ponieważ najbardziej przekonywującym argumentem dla większości pracowników będą ich osobiste zyski tak moralne jak i materialne (w postaci uznania, pochwał - wyróżnień itp.) i ponieważ pracownicy są szczególnie wrażliwi na jasność systemów wynagrodzeń i organizacji całej akcji, na sprawiedliwość i bezstronność w ich stosowaniu, dlatego na tę stronę musimy zwrócić szczególną uwagę. Osobliwie ważne są sprawiedliwe i uzasadnione normy pracy, jak też ściśle, właściwie dobrane i obiektywne mierniki. Trzeba ściśle stosować racjonalne zasady płac, bo one łatwo mogą stać się hamulcem zamiast bodźcem. Musi być wyraźna zależność między wydajnością pracy, a wysokością zarobku, trzeba badać przyczyny małej wydajności, przydzielić każdemu odpowiednią dla niego pracę, upowszechnić wynalazki i udoskonalenia, otaczać opieką i wynagradzać nie tylko tych, którzy uzyskali atrakcyjne wyniki, ale nawet tych, którzy wykazują dobre chęci i jakikolwiek postęp.

Obraz byłby niepełny, gdyby nie wskazać na pewne niebezpieczeństwa. Mówi o nich między innymi inż. Filipkowski.[6]) Racjonalizacja wynikła ze współzawodnictwa jest z reguły fragmentaryczna, a nie jest pełnym zastosowaniem metod i praw naukowej organizacji pracy. Cechą organizacji naukowej jest uwzględnianie wszelkich wpływów i czynników. Nie uwzględnianie którychkolwiek przekreśla naukowość takiej organizacji. Taka niefachowa racjonalizacja może doprowadzić do powstania różnych ubocznych procesów destrukcyjnych.

Te szkodliwe skutki mogą mieć swe źródło specjalnie w następujących przyczynach. Zgodziliśmy się z tym, że współzawodnictwo pracy jest wyłączcością kierowaną, że powinno apelować głównie do pracy myślowej, która wymaga atmosfery spokojnej, skupionej. Dlatego wydaje się, że niepożądane jest wzbudzanie atmosfery zawodów sportowych i popędzanie jakiekolwiek. Miejsce pracy powinno raczej budzić nastrój laboratorium, gdzie wystarczającym bodźcem powinien być atraktycyjny cel i zainteresowanie samą pracą. Trzeba pamiętać zawsze o tym, że współzawodnictwo jest środkiem tylko, a nie celem samym w sobie; celem jest podniesienie ekonomii pracy, a więc zmniejszenie marnotrawstwa czasu, energii i dóbr materialnych. Obserwacje pouczają nas, że są ludzie, którym w pracy przeszkadza świadomość, że współzawodniczą z kimkolwiek; tacy lepiej pracują bez tego. Nie należy posądzać ich o złą wolę. Można przecież współzawodniczyć ze samym sobą, pobijając ciągle własne uzyskane dotychczas wyniki.

W każdym razie pewnym jest, że sprawa współzawodnictwa pracy wymaga ciągłych badań i dociekań. O tym powinni pamiętać zawsze członkowie odnośnych komitetów. W razie słabo rozwijającej się akcji zbadać obiektywnie i spokojnie źródła tego i szukać racjonalnych środków zaradczych, nie tracąc nigdy z oczu właściwego celu i warunków skuteczności. Liczyć się trzeba i z tym, że mamy do czynienia z człowiekiem, który jest tworem dość kapryśnym i zagadkowym.

UWAGI:

[1]) Gutowski J., Współzawodnictwo pracy („Przegl. Org." — 1948 — Nr 11).

[2]) Wojnarowicz Stan., Naukowe podstawy współzawodnictwa pracy („Przegl. Org." — 1948 — Nr 12).

[3]) Żółtaszek J., Współzawodnictwo pracy w świetle naukowej organizacji, („Przegl. Org." — 1948 — Nr 7 — 8).

[4]) Epsztejn Ilia, W sprawie współzawodnictwa („Przegl. Org. — 1949 — Nr 2).

[5]) Baliński Wł., Współzawodnictwo pracy a organizacja pracy („Przegl. Org." — 1948 — Nr 12).

[6]) Filipkowski Stan., Uwagi o współzawodnictwie pracy („Przegl. Org." — 1948 — Nr 10).

Mgr JULIAN BUŁHAK

CELE I ZADANIA AKCJI BEZPIECZEŃSTWA I HIGIENY PRACY

Szkoła Ekonomiczna w Sopocie Katedra Geografii Gospodarczej

Człowiek pracy w związku ze swoimi czynnościami jest stale narażony na cały szereg niebezpieczeństw.

Niebezpieczeństwa te wynikają częściowo z urządzeń fabrycznych, maszyn, narzędzi i przyrządów, częściowo zaś z materiałów wyrabianych i pomocniczych.

Poza tym wpływają na nie czas pracy, stan fizyczny i psychiczny robotnika, wiek i wyszkolenie.

Zagadnienie — jak ochronić zdrowie człowieka pracy przed niebezpieczeństwami grożącymi mu podczas pracy jest dziś szczególnie aktualne i znalazło głęboki odźwięk wśród najszerszych mas robotników, specjalnie w tej dziedzinie zainteresowanych. Skrzynki pomysłów tak w dziedzinie ulepszeń produkcji, jak i w dziedzinie zwiększenia bezpieczeństwa i higieny pracy są dostatecznym wyrazem zainteresowania robotników tą sprawą.

Polska dzisiejsza — państwo oparte o masy robotniczo - chłopskie — postawiła od razu zagadnienie bezpieczeństwa i higieny pracy na właściwym miejscu w oparciu o doświadczenie klasy pracującej. Był okres, kiedy w działalności zapobiegawczej nieszczęśliwym wypadkom przy pracy, przykładano najwięcej wagi do urządzeń ochronnych przy maszynach. Znaczenie tych urządzeń nieraz było przeceniane, sądzono bowiem, że samo zabezpieczenie maszyn całkowicie usunie niebezpieczeństwo podczas pracy.

Okazało się jednak, że zabezpieczenie maszyn posiada znaczenie drugorzędne, że główny nacisk powinien być położony na sprawę uświadomienia robotników.

Najdoskonalsze urządzenia ochronne nie dadzą odpowiednich wyników, jeśli robotnicy nie będą mieli zrozumienia dla sprawy swego bezpieczeństwa pracy.

Obok polepszenia warunków pracy i zabezpieczenia urządzeń technicznych należy prowadzić akcję szkoleniową - popularyzacyjną. Takie stanowisko zajął II Kongres Związków Zawodowych. Przewodniczący CRZZ ob. Al. Zawadzki w swoim przemówieniu położył specjalny nacisk na zagadnienie wciągnięcia jak najszerszych mas robotniczych do akcji bezpieczeństwa i higieny pracy.

Jest to bowiem sprawa pierwszorzędnej wagi. Z chwilą gdy podniesiemy stan bezpieczeństwa i higieny pracy na każdym szczeblu życia gospodarczego Polski, zmniejszy się ilość nieszczęśliwych wypadków i kalectw, straconych dni roboczych, a przez to zwiększy się wydajność pracy, która z kolei wzmacnia podstawy gospodarcze Państwa Ludowego i prowadzi masy pracujące do dobrobytu.

Przecież każdy wypadek przy pracy bez względu na skutki dla życia ludzkiego jest czynnikiem dezorganizacyjnym wpływającym ujemnie na normalny bieg produkcji.

Znaczne wartości majątku narodowego giną w postaci straconych wskutek wypadku i chorób dni roboczych, przez wypłatę kosztów leczenia, rent inwalidzkich i szkód materialnych, jakie powstają powodowane wypadkami.

Dlatego właśnie akcja bezpieczeństwa i higieny jest tak ważna. Znaczenie jej rozumieją doświadczeni i uświadomieni robotnicy związkowcy, a muszą zrozumieć wszyscy bez wyjątku, bo przecież to jest najważniejsza sprawa.

Nowi robotnicy powinni być dokładnie i stale uświadamiani przez swych przełożonych, powinni dobrze poznać przepisy bezpieczeństwa pracy. Dla nich powinny być urządzane specjalne pogadanki jak mają zachować się przy swoim warsztacie pracy.

Państwo Ludowe otacza opieką wszystkich swych obywateli, a szczególnie tych, którzy swą pracą i ofiarnością przyczyniają się wybitnie do dźwignięcia kraju z ruiny po zniszczeniach wojennych.

Dlatego życie i zdrowie robotnika, najbardziej narażonego na niebezpieczeństwo przy pracy, jest tematem ciągłych obrad i dyskusji. Centralna Rada Związków Zawodowych opracowała projekt ustawy o Społecznej Inspekcji Pracy, zatwierdzony przez Sejm. W ustawie tej podkreślono konieczność wzmocnienia dotychczas zaniedbanego masowego szkolenia robotników w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy.

Cel tych wszystkich poczynań i dotychczasowych osiągnięć jest jasny — chronić życie i zdrowie wszystkich ludzi pracy. Chronić nie tylko przez osłanianie urządzeń technicznych, maszyn, stosowanie dzwonków sygnalizacyjnych, sprzętu ochrony osobistej, ale także przez podniesienie higieny pracy, zorganizowanie odpowiednich urządzeń przy fabrykach, jak umywalnie, natryski i łaźnie.

Na terenie całego kraju zagadnienie bezpieczeństwa i higieny pracy jest jedną ze spraw zasadniczych; jest walką o życie i zdrowie człowieka.

Inż. J. MARCHWICKI

MIEJSKA POZNAŃSKA KOLEJ ELEKTRYCZNA

Opis, wyniki eksploatacyjne, zamierzenia

Miejska Poznańska Kolej Elektryczna od 1 lipca 1946 r. jest własnością Gminy miasta Poznania. Na czele przedsiębiorstwa stoi 2-osobowa dyrekcja. Przedsiębiorstwo dzieli się na wydziały administracyjno-finnasowy, ruchu i techniczny. Równorzędne wydziałom są działy kontroli i planowania. Wydziały dzielą się na działy, te zaś na referaty, zaś w działach technicznych na oddziały.

Na skutek oblężenia miasta w styczniu i lutym 1945 r. zostało przedsiębiorstwo poważnie zdewastowane. Sieć napowietrzna tramwajowa została zniszczona w 80%, trolleybusowa w 100%, tabor uległ zniszczeniu w 30%, a tory w 5%. Po ustąpieniu okupanta z zachodniej dzielnicy miasta, w której leżą główne tereny przedsiębiorstwa, przystąpiono 12 lutego 1945 r. do uporządkowania ich i uruchomienia zdewastowanych urządzeń. Już 4 marca 1945 r. uruchomiono pierwszą linię tramwajową na ul. Rokossowskiego długości 2.410 m. W końcu marca długość sieci wynosiła już 5.171 m, na której to linii kursowało przeciętnie dziennie 10 wagonów silnikowych i 10 przyczepnych, a dzienny przebieg wozów wynosił przeciętnie 800 km. Przez 27 dni miesiąca marca przewieziono już 336.646 pasażerów, a przebieg wagonów wynosił 21.696 wozokm.

W końcu roku 1945 komunikacja tramwajowa łączyła wszystkie dzielnice miasta z wyjątkiem Garbar i dzielnic prawobrzeżnych, gdyż zerwane na Warcie mosty do ruchu tramwajowego nie zostały jeszcze odbudowane. Długość sieci eksploatacyjnej wynosiła 23.215 m, tj. 74% stanu przedwojennego. Stan taboru w ruchu wynosił 51 wagonów silnikowych i 41 przyczepnych, czyli 92% stanu przedwojennego.

Stan na 31.12.46 w porównaniu ze stanem z sierpnia 1939 r. wynosił: 84% odbudowanych torów i sieci napowietrznej, 100% linii autobusowych, 290% linii trolleybusowych, 113% taboru kolejowego, 50% taboru autobusowego i 100% taboru trolleybusowego.

Jedną z najważniejszych inwestycji dokonanych po wojnie była budowa nowej linii tramwajowej, idącej z ul. Strzeleckiej przez ul. Zieloną do Garbar, ukończona w końcu maja 1947 roku. Nowa linia powiększyła długość eksploatacyjną o 1405 m, tak, że łączna długość torów na koniec roku wynosiła 28.290 m, czyli 88,7% stanu przedwojennego.

W roku 1947 przewieziono ogółem na wszystkich 3 trakcjach 77.128.879 pasażerów, czyli o 152,2% więcej niż w roku 1938 i o 92,9% więcej niż w roku 1946. Powiększył się również przebyty wozokilometraż, którego łączna wysokość wyrażała się liczbą 8.856,185 km, co stanowi 176,7% kilometrażu z r. 1938 i 119,5% z roku 1946.

W roku 1948 położono drugi tor na ul. Grunwaldzkiej od ul. Ostroroga do Pogodna, umożliwiło to uruchomienie 13-tej linii, a w r. 1949 zaczęto budowę nowej linii tramwajowej od Pogodna do przedmieścia Janikowa, długości 2.850 m. Nowa ta inwestycja ma być zakończona w końcu bież. roku, a ogólny jej koszt wyniesie około 38 mil. zł.

W końcu czerwca 1949 długość eksploatacyjna sieci tramwajowej wynosiła 28,35 km, sieci trolleybusowej 13,78 km, autobusowej 27,68 km, a łączna długość tras wynosiła: tramwaj 77,15 km, trolleybus 15,24 km, autobus 32,61 km.

W chwili obecnej stan taboru przedstawia się następująco:

Nazwa	Stan ogólny		Stałe na liniach		Rezerwowe		Napr. i odstaw	
	silnik.	przycz.	silnik.	przycz.	silnik.	przycz.	silnik.	przycz.
tramwaj	115	111	80	76	20	2	15	33
trolleyb.	16+ ciągnik	7	8	6	5	1	3	2
autobus	25	—	9	—	—	—	16	—

Cały ten tabor jest jednak zbyt mały na potrzeby 309 tysięcznej ludności miasta. Wiele jeszcze przedmieść nie ma połączenia za pomocą sieci komunikacyjnej. Zważyć bowiem trzeba, iż obszar miasta wynosi obecnie 21.910 ha, podczas gdy granice administracyjne miasta z roku 1939 obejmowały tylko 7.692 ha.

Cały ten tabor, liczący ogółem 275 jednostek nie ma niestety odpowiedniego pomieszczenia. Dysponujemy bowiem tylko trzema zajezdniami tramwajowymi, które są zdolne pomieścić ogółem 185 wagonów. Zajezdnia trolleybusowa mieści tylko 8 trolleybusów, a garaże są już zupełnie niewystarczające, tak, że reszta taboru musi być parkowana pod gołym niebem.

Jedną z poważniejszych bolączek przedsiębiorstwa poza lukami w taborze, to brak odpowiednich pomieszczeń dla warsztatów. Zważyć trzeba, iż teren, na którym znajdują się główne urządzenia przedsiębiorstwa nie jest dziś dużo większy od tego, jaki zajmowano lat temu 50. Nie ma możności rozszerzenia go, gdyż jest zamknięty czworobokiem ulic. Cały ten teren obejmuje 32.278 m², z czego zabudowane pod warsztaty jest ok. 5.000 m². Resztę przestrzeni zajmuje zajezdnia, magazyny i garaże. Sytuacja ta ulegnie radykalnej zmianie, gdyż w planie 6-letnim znajduje się budowa nowych, przestrzennych warsztatów na placach między Górczynem a Janikowem. Warsztaty te wyposażone będą w najnowocześniejsze urządzenia techniczne. Na ulicy Gajowej pozostaną tylko warsztaty naprawcze, zajezdnia i budynki administracyjne. Mimo perspektywy likwidacji głównych

warsztatów w ich obecnym miejscu, modernizuje się w miarę możności ich urządzenia. Założono 3 elekryczne windy do podnoszenia wagonów, usuwa się napęd transmisyjny do maszyn, zastępując go silnikami indywidualnymi, sprowadza się nowe maszyny itp.

Sieć tramwajowa jest zasilana prądem wysokiego napięcia, dostarczanym przez Zjednoczenie Energetyczne, przerabianym za pomocą czterech podstacji prostowniczych o łącznej mocy 2820 KW. Posiadają one najnowsze urządzenia i są całkowicie automatyczne. Prostowniki, w które te podstacje są zaopatrzone w ilości 2 sztuk każda, są żelazne, bezpompowe, o chłodzeniu powietrznym mocy 175 KW każdy, posiadają wyłączniki wysokiego napięcia ekspansyjne, uruchomiane za pomocą stężonego powietrza. W roku 1943 powiększono podstację przy ul. Gajowej o 2 prostowniki typu Siemens, lecz o mocy 300 KW każdy. Dla powyższych podstacji nie ma żadnej rezerwy, zamówiono więc w Szwecji w roku 1947 trzy kompletne podstacje o mocy 900 KW każda z terminem dostawy w 1951 roku. W chwili obecnej najpilniej jest potrzebna podstacja dla linii trolleybusowych na prawym brzegu Warty.

Najlepszym wyrazem wspaniałego rozwoju przedsiębiorstwa w ciągu całego okresu po wyzwoleniu będą liczby obrazujące ilość przewiezionych pasażerów i przebytych wozokm. I tak na wszystkich 3 trakcjach przewieziono:

ROK	Tramwaj		Trolleybus		Autobus	
	pasażerów	wozokm	pasażerów	wozokm	pasażerów	wozokm
1945	30.479 870	2.982.4?7	—	—	826 075	94.697
1946	65 086.915	6 945.948	435.196	52.148	2.794 679	415.625
1947	72 696 9?1	8 215.?82	2.120.349	268.784	2 311 569	372.319
1948	89.195.980	10 094.750	5 293.563	5? 9 488	3.812.796	587.9 5
1949 I/p	45.906.505	5.346 ?75	2.317 ?88	302.295	1.513 969	341.740
1938	28.181.180	4 585.822	939.624	162.386	1.217.155	262.795

Personel przedsiębiorstwa na 1 września ub. r. liczył ogółem 2.095 osób. Pracowników umysłowych było 215, w tym 43 w służbie nadzorczej ruchu i 14 kierowników i mistrzów w warsztatach, fizycznych 1880. Służba ruchu obejmowała 1034, warsztaty 702, administracja 144 osoby. Uczniów było 63, pracowników sezonowych 39.

Wyniki finansowe osiągnięte przez przedsiębiorstwo w roku 1948 przedstawiają się następująco:

Dochody zamykały się sumą 611.583.822 zł, wydatki zaś 521.442.646 zł. Na sumę dochodów składają się pozycje:

przychody z zajęć przemysłowych	3.846.906 „
z ruchu tramwajowego	539.156 131 zł
„ trolleybusowego	33.755.822 „
„ autobusowego	25.522.240 „
z reklamy	1.379.522 „
dzierżawa z bud. mieszk.	58.460 „
odsetki	60.855 „
różne	7.803.945 „

Nadwyżka w wysokości 90.141.236 zł została podzielona następująco:

przelew do Funduszu Zapasowego	9.189.236 zł
przelew do Funduszu Inwestycyjnego	35.952.000 „
przelew do budżetu administracyjnego Gminy m. Poznania	45.000.000 „

Współczynnik eksploatacyjny wyrażał się wartością 0,853.

Wyniki eksploatacyjne za I półrocze 1949 uzyskane z arkusza rozliczeniowego na podstawie nowego planu kont są następujące:

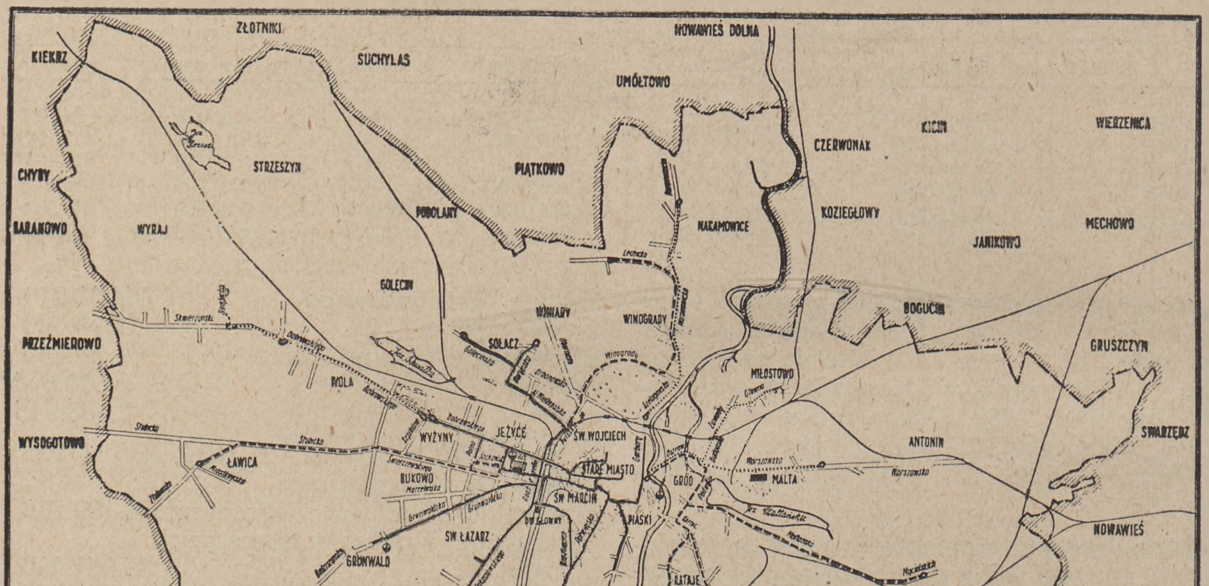
na	Tramwaj		Trolleybus		Autobus		Razem	
	koszt	wpływ	koszt	wpływ	koszt	wpływ	koszt	wpływ
1 miejsco-wozo-km	1.08	1,49	2,59	1,91	3,54	1,36	1.27	1,50
1 pasażera	6.67	9,19	15,43	11,38	35.32	13,60	7,95	9,43
1 wozo-km	57,27	78,93	118,29	87,26	156,46	60,27	66,00	78,29

W zestawieniu tym uderza nas niewspółmiernie wysoki koszt eksploatacji trolleybusów, a zwłaszcza autobusów w stosunku do tramwajów. Na wysokie koszty eksploatacyjne trakcji trolleybusowej i autobusowej mają bardzo poważny wpływ wydatki na utrzymanie taboru, który jest przestarzały i zużyty, wymagający częstych remontów i napraw. Dużą też pozycję stanowią wysokie koszty ogumienia, które jest przydzielane w nieodpowiednim gatunku i nie wytrzymuje długo na skutek zbytniego przeciążenia wozów. Wycofać z ruchu nieekonomicznych jednostek taboru nie można, gdyż pozbawionoby świat pracy w zupełności możności dojazdu do miasta.

Niekorzystny jest również stosunek wpływów na 1 pasażera trolleybusowego i autobusowego w stosunku do wpływów na 1 pasażera tramwa-

jowego mimo wyższej na tych trakcjach taryfy. Trzeba tu wyjaśnić, że procent pasażerów ulgowych jest znacznie wyższy na liniach autobusowych i trolleybusowych z tego względu, iż są to linie dowożące, łączące krańce miasta z dalej położonymi przedmieściami, zamieszkałymi prawie wyłącznie przez świat pracy. Wprowadzona z dniem 1.1 br. taryfa daje pracownikowi możność przejazdu za 5 zł z miejsca zamieszkania do miejsca pracy. Na skutek tego pasażer autobusowy i trolleybusowy płaci za przejazd zaledwie 2,5 zł, gdyż duża większość z nich, aby dojechać do miejsca pracy musi jeszcze korzystać z tramwaju. Ilość ulgowych przewozów na wszystkich 3 trakcjach wynosi ok. 55%.

W planie 6-letnim poza wspomnianą już wyżej budową centralnych warsztatów i magazynów, oraz zakupem podstacji elektrycznych, MPKE postawi nowy dom administracyjny, nową zajezdnię tramwajową na 60 wagonów oraz zbuduje ok. 21.000 m nowych dwutorowych linii tramwajowych i ok. 37.000 m linii trollleybusowych. Łączna suma inwestycji planu 6-letniego wyniesie około 1,5 miliarda złotych.



TABLICE DO OBLICZEŃ SIECIOWYCH KOLEI FRANCUSKICH

Jednym z podstawowych zagadnień, które trzeba rozwiązywać przy projektowaniu elektryfikacji kolei lub następnie przy wielokrotnych zmianach warunków eksploatacyjnych, jest obliczanie rozkładu obciążeń pomiędzy podstacje, prądów w kablach zasilających i spadków napięć w różnych punktach sieci. Wielkości te znajdować trzeba oddzielnie dla różnych kombinacji połączeń sieci, ilości i mocy zespołów zasilających oraz rozmieszczeń pociągów na linii, przy czym pobory mocy różnią się znacznie od siebie w zależności od rodzaju pociągu i czasu jaki upłynął od momentu rozruchu. Obliczenia te powtarzać trzeba nie tylko dla normalnych warunków pracy, lecz i przy różnych zakłóceniach, przy czym konieczne jest również określania prądów występujących przy krótkich zwarciach.

Przy jednostronnym zasilaniu zastosowanie prawa Ohma do obwodów prądu stałego prowadzi do stosunkowo bardzo prostych zależności, ale przy skomplikowanych sieciach zamkniętych obliczenia stają się bardzo trudne i nawet opracowanie jednej tylko sytuacji pochłania mnóstwo czasu. W praktyce mamy do czynienia prawie zawsze z takimi złożonymi układami.

Przy systemie prądu stałego poszczególne odcinki zelektryfikowanej linii są ze sobą elektrycznie połączone, przy czym wszystkie podstacje zasilają równolegle całą tę połączoną sieć. Przykład takiego układu podano na rysunku poniżej. Jak widać poszczególne odcinki połączone są ze sobą i ze źródłami energii (prostowniki) na podstacjach A, B, C, D za pomocą dodatnich (+) szyn zbiorczych i szybkodziałających wyłączników prądu stałego. Przewody trakcyjne jak to bardzo często ma miejsce w praktyce, zawieszone nad torami linii dwutorowej są ze sobą połączone podłużnie i poprzecznie przy pomocy wyłączników i szyn zbiorczych w tak zwanych kabinach sekcyjnych (K), które poza tym mogą stanowić punkt przyłączenia sieci trakcyjnej odgałęzionej drugiej linii kolejowej.

Na omawianym rysunku nie pokazano połączeń powrotnych od szyn jezdnych do szyn minusowych podstacji, należy sobie jednak wyobrazić, że dzięki nim szyny jezdne całej zelektryfikowanej sieci kolejowej połączone są w jeden system (na stałe, tzn. pośrednictwa wyłączników).

Wydział Studiów Trakcji Elektrycznej Kolei Francuskich (D. E. T. E.) stale ma do czynienia z obliczeniami układów jeszcze znacznie więcej skomplikowanych niż pokazano na rysunku. Poszukiwanie najkorzystniejszych rozmieszczeń podstacji oraz odpowiadających im ilości i mocy zainstalowanych prostowników i przekrojów sieci wymaga wielokrotnego powtarzania obliczeń dla różnych alternatyw połączeń i usytuowania pociągów.

Jak wspomniano pociągi pobierają różną moc w zależności od ciężaru, szybkości i profilu na danym odcinku trasy. Moc ta równa się iloczynowi I × U prądu pobieranego za pomocą pantografu przez napięcie panujące w danym miejscu między przewodem jezdnym a szynami. Na rozpływ prądu w sieci wpływają moce pobierane przez wszystkie pociągi; jak jest on skomplikowany ocenić można z rysunku, na którym strzałki oznaczają kierunek i stosunkowe natężenie prądu w różnych rozgałęzieniach.

Ponieważ każdy pociąg wprowadza nowy zespół niewiadomych U i I, to im więcej przewidywać ich trzeba na linii, tym trudniejsze są obliczenia. Zmusza to na ogół bądź do operowania kolejnymi przybliżeniami, bądź do stosowania bardzo uproszczonych hipotez, jak np. do przyjmowania pociągów regularnie rozmieszczonych, biegnących z równą szybkością i zużywających taki sam prąd. Ten ostatni sposób jednak, ułatwiając obliczenia wprowadza poważne błędy i czyni interpretację wyników mocno niepewną.

Z tych właśnie przyczyn Wydział Studiów, który musi rozwiązywać wielką ilość zagadnień tego rodzaju o rosnącym coraz bardziej zasięgu, usiłował oderwać się od normalnych metod graficznych i analitycznych, nadających się zasadniczo przy projektowaniu wstępnym, gdzie dopuszczać można daleko idące uproszczenia.

Usiłowania te doprowadziły do wykonania w końcu 1945 r. projektu modelu sieci, pozwalającego dokładnie odtwarzać najbardziej nawet zawiłe sieci rzeczywiste i znajdować wartości natężenia i napięcia w dowolnych punktach i przy różnych rodzajach obciążenia — drogą zwykłego odczytywania wskazań amperomierzy i woltomierzy. Model ten nazwany „elektryczną tablicą obliczeń“ został ukończony i uruchomiony w styczniu 1947 r., pozwalając od tego czasu na rozwiązanie bardzo wielu zagadnień, których analityczne lub graficzne obliczenie nie dałoby nigdy ani tak dokładnych ani tak kompletnych wyników.

Tablica składa się z pulpitu o długości około 2,5 m, szerokości 0,5 m i wysokości 0,9 m oraz tablicy pionowej, stanowiącej podwyższenie tylnej ściany pulpitu do około 2,0 m. W górze tablicy umieszczono oprawy oświetlające w kształcie korytek z lampami rurowymi, zapewniające dobrą widoczność zacisków tablicy i podziałek skali przyrządów wmontowanych w górną płytę pulpitu.

Źródłem prądu jest bateria akumulatorów kadmowo-niklowych ładowanych prostownikiem, z lampą o katodzie żarzonej. Bateria ta daje

napięcie na główne szyny zbiorcze + i — tablicy, z których zasilane są poszczególne obwody. Na rysunku poniżej oznaczono schematycznie szyny te literami B+ i B—. Poszczególne części obwodów zasilania odtworzono przy pomocy oporników R_p R_s R_t których wartość może być regulowana odpowiednio do charakterystyk urządzeń lub momentu pracy.

Zmiany napięcia w punktach zasilania szyn jezdnych (oznaczone na rysunku c i d) osiąga się za pomocą oporników R_p, połączonych z główną szyną dodatnią B+. Dzięki nim napięcie w punktach c, d itd. będzie odpowiadało danemu obciążeniu.

Na tablicy pionowej wmontowano bardzo starannie wycechowane oporniki Rs, które pozwalają na odtworzenie w dobranej skali właściwości obwodów, łączących źródła energii (podstacje) z odbiornikami (jednostkami taboru). Tablica ma blisko 3000 składowych elementów oporowych, z których każdy wycechowany z dokładnością 1:200. Elementy oporowe zostały zgrupowane w prostokątnych nieruchomych tabliczkach, które mogą być łączone między sobą oraz z szynami zbiorczymi przy pomocy odłączników umieszczonych na tablicy. Każda tabliczka ma dużą ilość gniazd wtykowych odpowiednio oznaczonych. Połączenia ruchome w postaci giętkich sznurków z wtyczkami (jak w łącznicach telefonicznych) pozwalają wykonywać wszystkie kombinacje i zestawiać opory obwodów o żądanych wartościach.

Przy konstruowaniu tablicy postanowiono zastosować oporniki z wieloma zaczepami zamiast naciągniętych drutów z suwakiem, ponieważ to ostatnie rozwiązanie mniej nadaje się do regulacji, styki posiadają oporności nieustalone i zbyt wielkie, aby mogły być pominięte, a wreszcie trudno uzyskać drut o dostatecznej jednorodności i jednakowej średnicy.

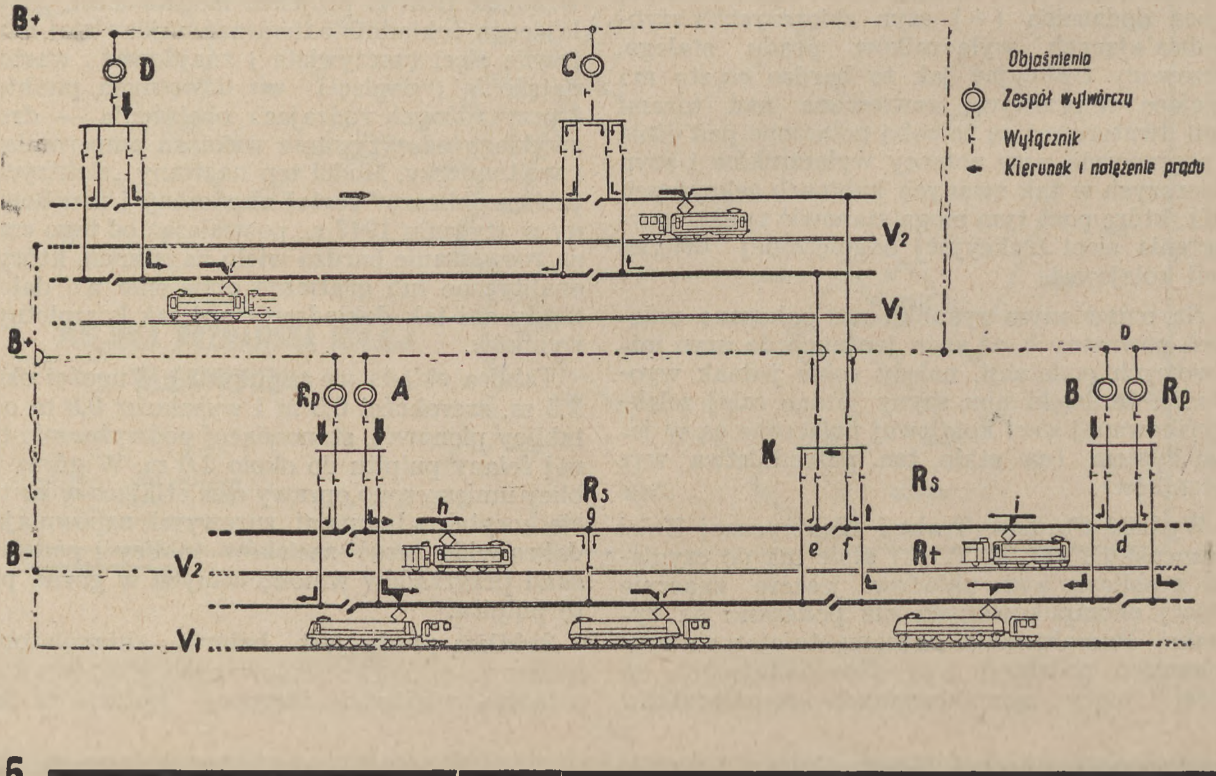
Odbiorniki są reprezentowane przez osobną grupę oporników R_t, które mogą być przyłączone do oporności reprezentujących odcinki linii trakcyjnych przy pomocy wspomnianych giętkich sznurów.

Rozwiązanie to pozwala na łatwą zmianę położenia jednostek taboru na trasie przez prostą zmianę gniazdka wtyczki. Do dyspozycji jest w ogóle 12 odbiorników podzielonych na dwie grupy, które pozwalają na przeprowadzenie badań nawet bardzo skomplikowanych wypadków.

Do mierzenia prądów i napięć używa się przyrządów precycyjnych o dużej czułości, rozmieszczonych po 7 z każdej strony pulpitu, razem więc 14 przyrządów pomiarowych (10 miliamperomierzy i 4 woltomierze). Stosunkowo duża ich liczba wynika z konieczności jednoczesnego nastawiania kilku odbiorników dla doprowadzenia do stanu równowagi. Wszystkie aparaty mogą być oczywiście włączone do dowolnego punktu obwodu przy pomocy sznurów z przeciwwagą zaopatrzonych we wtyczki zwykłe i wielokrotne. Dla wykluczenia zniekształcenia właściwości obwodów przy włączeniu amperomierza w obwód następuje automatyczne wyłączenie pewnej niewielkiej oporności równej oporności amperomierza.

Jak można się spodziewać opisana elektryczna tablica pomiarowa nadaje się nie tylko do badania złożonych sieci prądu stałego i analizy ich funkcjonowania, lecz również do badania pewnych stanów ustalonych 3-fazowej sieci wysokiego napięcia.

Inż. J. D.



KOMUNIKAT ZAKŁADU TRAKCJI ELEKTRYCZNEJ

Przy opracowywaniu ostatniej redakcji znowelizowanych przepisów oceny i badania silników trakcyjnych prądu stałego (PNE-37) Komisja Trakcji Elektrycznej SEP, w której czynny udział biorą przedstawiciele Zakładu Trakcji El. G. I. El., natrafiła na sprzeciw przemysłu elektrotechnicznego przeciwko wprowadzeniu do przepisów próby komutacyjnej silników przeznaczonych do hamowania dynamicznego. Próba ta polega na doprowadzeniu dwóch, sprzężonych ze sobą silników do pewnych obrotów, posługując się jednym z nich jako napędowym, a następnie po odłączeniu zasilania, zwarcie drugiego przez odpowiednio dobrany opór. Ciężkie warunki pracy komutatora, przy nagłym wzroście prądu w obwodzie hamowania do ok. 3-krotnej wartości prądu godzinnego przy napięciu osiągającym dwukrotną wartość znamionową mają być sprawdzianem, czy silnik przeznaczony do hamowania elektrycznego jest właściwie skonstruowany z punktu widzenia komutacji.

Zastrzeżenia przemysłu elektrotechnicznego wywołane były obawami, że przepisana próba, nie stosowana dotychczas w żadnym zakładzie przemysłowym w Polsce, może być zbyt ostra i zadośćuczynienie przez konstruktorów warunkom stawianym przez nie może być zbyt trudne. W związku z tym Komisja przepisowa, w porozumieniu z Dyrekcją Branżową Maszyn Elektrycznych zleciła Zakładowi Trakcji przeprowadzenie serii prób hamowania przewidywanych przez przepisy i zbadania warunków występujących przy tych próbach.

Badania zostały przeprowadzone na silnikach trakcyjnych S-11, mocy godzinnej 41,5 kW, prądzie godzinnym 87 A i napięciu nominalnym 550 V. Silniki te, przedwojennej produkcji krajowej, zostały użyczone do przeprowadzenia prób przez MZK w Warszawie.

Przeprowadzono łącznie ok. 50 prób zwarcia, w tym ponad 30 protokółowanych. Moc oddana przez silnik była regulowana wielkością obrotów w momencie zwarcia i wielkością oporu zewnętrznego w granicach od 3 do 8,5-krotnej wartości mocy godzinnej. Większość z nich była przeprowadzona przy 6-krotnej mocy godzinnej, zgodnie z przepisami.

Dla uzyskania tej mocy przy oporze zewnętrznym równym 0,7 ilorazu napięcia znamionowego przez prąd godzinny silnika (zgodnie z zaleceniem przepisów) obroty silnika w momencie zwarcia odpowiadały szybkości pojazdu 50 km/godz.

Podczas prób odczytywane były napięcie i prąd w obwodzie zwarcia, przy czym notowano maksymalne wychylenie mierników. Do pomiaru zastosowano przyrządy magnetoelektryczne kilku firm o różnej bezwładności i czułości. Wobec użycia do pomiaru natężenia prądu, normalnego układu z bocznikiem praktycznie bezindukcyjnym i równolegle włączonym miliwoltomierzem, wskazania miernika były znacznie niższe (do 20%) od rzeczywistej wartości prądu. Główną przyczyną była krótkotrwałość przebiegu, kontrolowana za pomocą oscyloskopu katodowego. Czas trwania prądu, licząc od chwili zwarcia do momentu praktycznego zaniku prądu, wynosił w przybliżeniu 0,3 — 0,4 sek., wskutek czego rzeczywisty rozpływ w układzie bocznik — miliwoltomierz był inny niż w normalnych warunkach pomiarowych prądu ustalonego względnie quasi ustalonego. Dodatkowy błąd powodowała bezwładność przyrządu. Różnica wskazań pomiędzy przyrządami różnych firm i różnej czułości były znaczne i przekraczały 20%.

Pomiar maksymalnego napięcia występującego przy zwarciu dawał znacznie lepsze wyniki. Błąd wywołany bezwładnością przyrządu nie przekraczał 5%, przy czym wskazania przy odczytach powyżej połowy skali zawsze były większe od rzeczywistych.

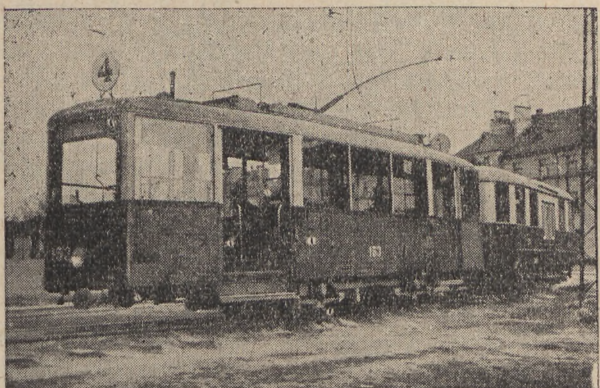
Różnice wskazań różnych przyrządów jak i w wypadku amperomierzy były rozbieżne. Dobranie woltomierza i wyskalowanie go dla danych warunków nie przedstawia jednak większych trudności i osiągnięcie dokładności pomiaru poniżej 5% jest stosunkowo łatwe do wykonania.

Przepisowe próby, przy 6-krotnej mocy zwarcia, silniki wytrzymały bez szkody. Trzykrotne powtarzanie próby bez oczyszczenia komutatora nie wywołały żadnych ujemnych skutków i silnik nadawał się do dalszej normalnej pracy. Maksymalna moc zwarcia, którą wytrzymał silnik, wynosiła 8,5-krotną wartość mocy godzinnej; bezpośrednio po takiej próbie silnik nadawał się również do dalszej normalnej pracy. Jednak powtórzenie tej próby bez oczyszczenia komutatora i dotarcia szczotek prowadziło prawie nieodmiennie do zwarcia na komutatorze.

Biorąc pod uwagę, że próby były przeprowadzone na silnikach, które przepracowały kilka lat w bardzo ciężkich warunkach i były conajmniej raz przewijane oraz uwzględniając niezupełnie właściwy gatunek szczotek, uznano przewidzianą przez przepisy próbę za niezbyt ostrą i w wyniku czego CZPE wycofało swoje zastrzeżenia.

W wyniku przeprowadzonych badań uzgodniono, że obliczenie mocy zwarcia winno się opierać na wskazaniach woltomierza i pomiarze wielkości oporu zewnętrznego w obwodzie. Doświadczenia uzyskane przez Zakład Trakcji Elektrycznej przy przeprowadzaniu tych i późniejszych badań zostaną wykorzystane przy opracowaniu do przepisów oceny i badania silników trakcyjnych.

G.



Pociąg tramwajowy w Poznaniu

Dr T. BISSAGA

PROMY KOLEJOWE W BASENIE BAŁTYCKIM

Na jednej ze stoczni polskich dobiega końca kapitalna przebudowa statku-promu kolejowego wybudowanego przez stocznię Schichau w 1903 r.

Prom ten pod nazwą „Mecklemburg" po ostatniej wojnie został przejęty przez Związek Radziecki z tytułu odszkodowań wojennych od Niemiec i otrzymał nazwę „Turgieniew". Następnie został przekazany Polsce przez Związek Radziecki na poczet 15% udziału w tych odszkodowaniach wojennych, otrzymał kolejne nazwy: s/s „Waza" — „Kruszewski" i ostatnią „Kopernik".

Jest to parowiec, który przed przebudową posiadał następujące wymiary:

długość 86 m, szerokość 14 m, wysokość boczną 7 m, zagłębienie 4,12 m, siłę maszyn 2500 KM, szybkość 13,5 węzłów (około 26 km).

Prom ten pod nazwą s/s „Kopernik wejdzie do stałej służby w kolejowo-morskiej komunikacji osobowej i towarowej między Polską i Szwecją na linii Odra Port — Trelleborg, którą obecnie w obu kierunkach obsługują promy kolejowo-morskie, stanowiące własność Szwedzkich Kolei Państwowych.

Dla odbudowy i następnej eksploatacji promu będzie utworzone wyodrębnione przedsiębiorstwo państwowe pod nazwą: PKP — Przedsiębiorstwo Pomocnicze — Statek-Prom".

Komunikację promową między Polską i Szwecją uruchomiono w kwietniu 1946 r. na linii Gdynia — Trelleborg a w połowie 1947 r. przeniesiono ją na linię Odra Port — Trelleborg. Dało to skrócenie czasu przejazdu przez Bałtyk z 19 na 8 godzin.

Warto zaznaczyć, jak wielka różnica poglądów na komunikację promową między Polską i Szwecją istniała w naszej opinii przed ostatnią wojną i po jej zakończeniu. Przedwojenny pogląd na ten temat wypowiedziano w czasopiśmie „Sprawy Morskie i Kolonialne", zeszyt I, styczeń — marzec 1939 r., str. 165 w artykule pt.: „O połączeniu trajektowym między Polską i Szwecją", autor streszczając swe rozważania wnioskował następująco:

„Mamy dwa kraje (Polskę i Szwecję), które

- - - - linie komunikacji kolejowo-promowej

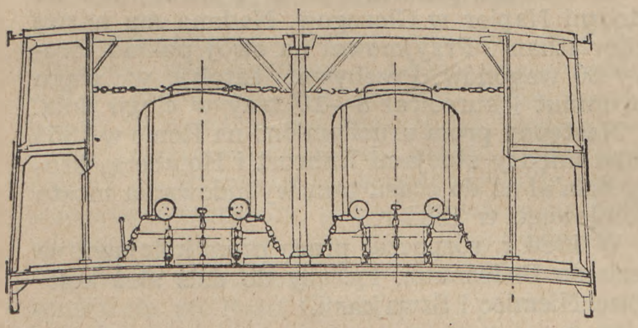
Rys. 1

rozpoczęły między sobą obroty handlowe w sposób bezpośredni. Obroty te odbywają się drogą morską. Przedmiotem obrotów są w przeważnej mierze artykuły masowe przy znikomym ruchu pasażerskim. Kierunek ruchu obrotów jest podwójny: do ośrodka przemysłowego Szwecji i z ośrodka górniczego Szwecji. Odległości wynoszą 600 — 1300 km. *Przy tego rodzaju charakterze obrotów i przy takich odległościach wchodzą* — moim zdaniem — *w rachubę jedynie statki towarowe, a nie trajekty*". Dziwnym zbiegiem pogląd ten pokrywa się z tezą niemiecką. Zupełnie nierealne okazują się podstawy planów dla komunikacji kolejowo - promowej między nowym polskim portem Gdynią i Szwecją. Plany te pozostawały w związku z rozwojem polskiego eksportu do Skandynawii.

Komunikacja kolejowo-promowa uzależniona jest od wielu warunków, do których między innymi należą: opłacalność gospodarcza, istotnie niezbędnie wymagania komunikacyjno-przewozowe, warunki klimatyczne i nawigacyjne na odcinku morskim a w końcu stosunek odległości przewozu lądowo-kolejowego do morskiego.

Promy kolejowe łączą sieć kolejową, przedzieloną wielkimi rzekami, jeziorami, cieśninami morskimi lub morzami.

Połączenie kolejowe przy pomocy promów może działać na obszarze jednego kraju i wówczas wpływa na usprawnienie wewnętrznego ruchu i przewozów, albo usprawnia połączenia między sieciami kolejowymi dwu i więcej krajów, sięgając w głębokie zaplecze kolejowe również i tych krajów, które tylko zainteresowane są pośrednio w tej komunikacji. Przykłady w basenie bałtyckim są naoczne np. między wyspami duńskimi, Danią — Norwegią i Szwecją i ostatnio między Polską i Szwecją. (Rys. 1).



Rys. 2

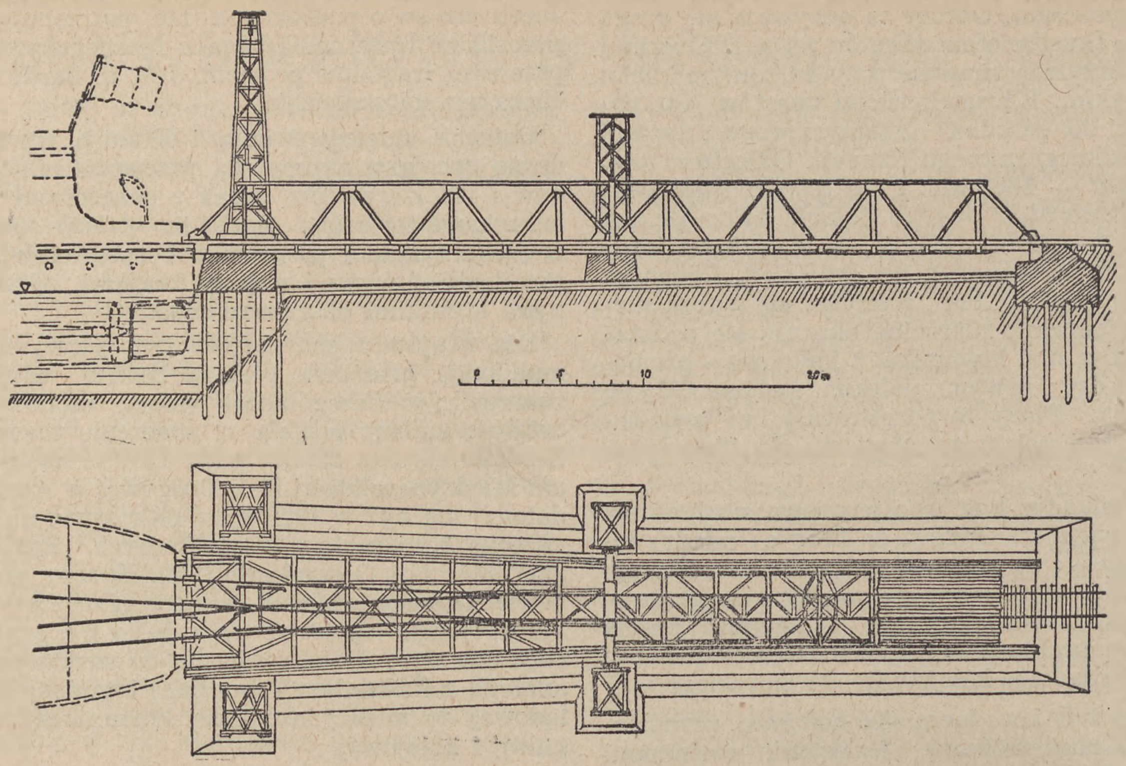
Dowodzi to, że wymiana gospodarcza między tymi obszarami i ich dalekim zapleczem w całej pełni uzasadnia konieczność działania komunikacji kolejowo - promowej, która opłacalną jest nietylko dla bezpośrednio związanych z tą komunikacją sieci kolejowych, ale przynosi poważne korzyści innym krajom przez skrócenie drogi, co daje poważny zysk na czasie i kosztach przewozu, czyni zbędnym przeładunek z kolei na statek i odwrotnie, ułatwia odprawę celną i umożliwia bezpośredni przewóz towarów ze stacji nadania do stacji przeznaczenia. Jeżeli chodzi o podróżnych nie potrzebują oni przesiadać i przenosić bagażu ręcznego podczas przewozu wagonów promem. Jest to bardzo zachęcające udogodnienie.

Ostatnio między Anglią i Francją wprowadzono specjalne promy dla przewozu samochodów i ich kierowców wraz z pasażerami lub ładunkami towarów. Jest to dalszy postęp w wykorzystaniu promów w bezpośredniej komunikacji drogowej między krajami, oddzielonymi szerokimi obszarami wód.

Dla krajów o charakterze tranzytowym komunikacja promowa posiada bardzo doniosłe znaczenie; w szczególności wobec zachodzącej ostatnio zmiany pojęcia o znaczeniu tranzytu. Zrodziło się ono 29 listopada 1949 r. na zebraniu Międzynarodowej Unii Drogowej w Amsterdamie i ma być w 1950 r. rozpatrywane na Komitecie Transportów Wewnętrznych Europejskiej Komisji Gospodarczej dla Europy w Genewie. Opiewa ona następująco: *„Pojęcie tranzyt obejmuje wyłącznie pojazdy, a nie przewożone towary*". Jest to dążenie do zastosowania analogii z komunikacji morskiej i wodnej śródlądowej do międzynarodowej komunikacji drogowej i kolejowej.

Komunikacja promowo-kolejowa datuje się od drugiej połowy ubiegłego stulecia. Na jej zaprowadzenie wpłynęły zastosowanie pary w żegludze morskiej i rzecznej oraz postęp w technice budowy statków, budowanych od tego czasu z żelaza i stali, a przedtem wyłącznie z drzewa. Promy kolejowe nazywano powszechnie „trajektami". Ich cechą charakterystyczną są ułożone na głównym pokładzie 2, 3 lub 4 tory kolejowe, a wyjątkowo tylko 1 tor. Zewnętrznie morski prom kolejowy jest podobny do statku pasażerskiego. Różni się odeń jedynie rufą, przystosowaną do wprowadzania wagonów na statek. Niektóre promy posiadają dodatkowy ster przedni w celu ułatwienia manewrowania przy dobijaniu do pomostu. Tabor kolejowy wprowadza się na główny pokład promu od strony rufy (tylna część statku). Szerokość rufy na wysokości pokładu głównego musi odpowiadać wymaganiom skrajni dla taboru kolejowego. Pokład ten określa się jako pokład torowy.

Dla umożliwienia wprowadzenia i wyprowadzenia taboru na prom kolejowy niezbędne są specjalne pomosty dla torów łączących prom z lądem stałym. Pomosty te muszą być tak skonstruowane, aby w każdym przypadku przez podniesienie lub obniżenie można je było dostosować do poziomu promu, którego położenie uzależnione jest od przypływu lub odpływu morza lub do każdorazowej zmiany wody w rzece albo w jeziorze (Rys. 3 i 4). Przed wjazdem i wyjazdem wagonów prom musi być należycie umiejscowiony, aby uniemożliwić wszelki ruch boczny lub podłużny, mogący spowodować wykolejenie będących w ruchu wagonów. Tabor na promie musi być silnie umocowany, aby zapobiec możliwemu wykolejeniu podczas jazdy pro-



Rys. 3 i 4

mu. Czyni się to zapomocą lin, łańcuchów lub śrubowych ściągaczy żelaznych, łącząc silnie dolne części taboru kolejowego z pokładem a górne z odpowiednimi wiązaniami pionowymi promu. (Rys. 2, 5 i 6).

Na dolnym pokładzie znajdują się kabiny pasażerskie i dla załogi, salon, bufet, kantor wymiany, kasa kolejowa, magazyn prowiantowy, kioski handlowe, ambulatorium lekarskie a na głównym pokładzie torowym kabiny oficerów pokładowych i maszynowych i warsztat pomocniczy.

Na górnym pokładzie znajduje się mostek kapitański wraz z kabiną nawigacyjną. Część tego pokładu przeznaczona jest do spacerów.

W Europie po raz pierwszy komunikację kolejowo - promową wprowadzono w Szkocji w 1851 r. na linii Edynburg — Dundee przez zatokę Firth of Forth na długości 8,8 km a w rok później przez Forth of Tay na długości 1,4 km. W 1892 r. wybudowano tam stałe mosty kolejowe.

W Europie pierwszy prom wybudowano na stoczni Napier w Glassgow. Nadano mu nazwę „Leviathan". Przyjmował na swój pokład torowy 30 wagonów. Przebywał zatokę w ciągu 26 minut i kursował 8—10 razy w ciągu dnia.

Następny prom uruchomiono na Renie w 1853 roku między stacjami Ruhrort i Homberg, który działał aż do czasu tam wybudowania mostu kolejowego w 1885 r.

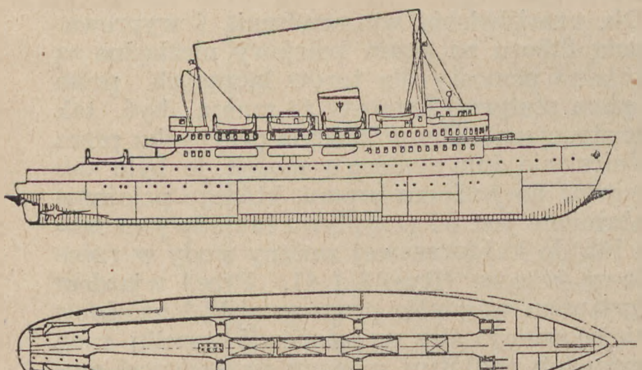
W 1886 r. rozpoczął pracę prom kolejowy na jeziorze Bodeńskim, łączący do dziś sieć kolejową Niemiec i Szwajcarii.

W Stanach Zjedn. uruchomiono komunikację kolejowo-promową w 1850 r. na rzece Susquehanna. Przewoził zaledwie 11 wagonów. Posiadał nazwę „Maryland", pod którą umieszczono „dumny" napis „Dzieło 1000 ludzi w ciągu 3 lat".

W 1887 r. uruchomiono wielki prom kolejowy w zatoce Solano w pobliżu San Francisco, szerokiej na 1,6 km. Prom ten długości 129 m, szerokości 35,2 m przewoził na swym pokładzie torowym 48 wagonów kolejowych. Połowa składu wjeżdżała na prom wraz z parowozem a drugą połowę wpychał parowóz manewrowy.

W tym samym czasie w Ameryce Półn. zaprowadzono komunikację promową na wielkich jeziorach: Górnym, Michigan, Huron, Erie, Ontario i przez szerokie koryta rzek Missisipi, Missouri i Św. Wawrzyńca.

W Rosji pierwszy prom kolejowy rozpoczął pracę w 1900 r. na jeziorze Bajkał. Długość jego wynosiła 88 m, szerokość 17 m. Przebywał odległość 64 km w ciągu 6 godzin. Posiadał bardzo silną konstrukcję, gdyż jednocześnie był



Rys. 5 i 6

lodołamaczem. Wybudowano go na stoczni Armstrong w Newcastle. W stanie rozłożonym prom przewieziono drogą morską do Leningradu, skąd częściowo koleją i przez ostatni odcinek drogą na specjalnych saniach aż na miejsce przeznaczenia. W kilku punktach na Wołdze działały też promy kolejowe do czasu wybudowania mostów kolejowych.

W 1872 r. uruchomiono w Danii pierwsze połączenie kolejowo-promowe między Fredericia i Strib na długości 2,3 km. W ślad za tym nastąpił szybki rozwój tej komunikacji między poszczególnymi wyspami duńskimi, między Danią i Niemcami, między Danią i Szwecją, a na południu Europy między półwyspem Apenińskim i Sycylią.

Komunikacja kolejowo-promowa w Europie wykazuje obecnie najsilniejszy rozwój w basenie Morza Bałtyckiego, które można uważać za wielkie jezioro odpływowe, zbierające dopływy bezpośrednio z obszaru wschodnich Niemiec, Polski, nadbrzeżnych republik Związku Radz., Finlandii i Szwecji. Morze to łączy się wieloramienną deltą, rozciągającą się od Kilonii do Helsingborg w Szwecji, z Morzem Północnym, stanowiącym odgałęzienie Oceanu Atlantyckiego.

W położeniu geograficznym Morza Bałtyckiego tkwi jego wielkie znaczenie komunikacyjne. W przeciwieństwie do północno-wschodniej części Bałtyku, część południowa wód tego morza rzadko zamarza i dlatego na tym obszarze komunikacja kolejowo-promowa znalazła pełne warunki rozwoju, do którego przyczynia się i w którym uczestniczą wartości tranzytowe obszaru Polski w kierunku północ — południe.

PRZEGLĄD CZASOPISM ZAGRANICZNYCH

Notatka niniejsza zawiera dane o postępach w przemyśle samochodowym i o rozwoju przewozów samochodowych w Związku Radzieckim, zaczerpnięte z artykułu inż. Bakszynowa w miesięczniku „Der Verkehr", urzędowym organie Ministerstwa Komunikacji Niemieckiej Republice Demokratycznej.

SAMOCHODY W ZWIĄZKU RADZIECKIM

„Przed pierwszą wojną światową w Rosji Carskiej było ogółem 11.000 samochodów, w tej liczbie 2.000 samochodów ciężarowych. Liczby te zupełnie nie odpowiadały potrzebom gospodarczym tak wielkiego kraju. Nadmienić należy, że wszystkie te samochody były sprowadzone z zagranicy, w Rosji bowiem nie było wówczas własnego przemysłu samochodowego.

Związek Radziecki nie otrzymał więc w spuściźnie po Rosji Carskiej ani pokaźniejszej liczby samochodów, ani też jakichkolwiek wytwórni przemysłu samochodowego.

Jednak wielcy wodzowie Lenin i Stalin doceniali w pełnej mierze decydujące znaczenie nowej organizacji sił przemysłowych i techniki dla wzmocnienia i rozwoju socjalizmu.

W stosunkowo krótkim czasie po rewolucji październikowej rozpoczęła się produkcja samochodów w Związku Radzieckim. Pierwsze samochody krajowej produkcji wypuszczone były w r. 1924. Produkcja ta była jednak zbyt mała, by mogła zaspokoić wzrastające potrzeby gospodarcze. W r. 1929 towarzysz Stalin wskazał na konieczność rozpoczęcia masowej produkcji samochodów w Związku Radzieckim. W r. 1930 rozpoczęto budowę dwóch wytwórni w Moskwie i w Gorkim w celu uruchomienia masowej produkcji ciężarowych i osobowych samochodów w czasie jak najkrótszym. Z różnych stron, szczególnie ze strony Amerykanów, wypowiadano się sceptycznie co do możliwości skutecznego wyniku tego przedsięwzięcia, głównie ze względu na krótki termin wyznaczony do uruchomienia produkcji. Wbrew tym wypowiedziom prace przy budowie rodzimego przemysłu samochodowego podjęto z samego początku ze szczególnym rozmachem, stanowiącym charakterystyczną cechę radzieckiej gospodarki socjalistycznej, szybki postęp prac zapewniony był również dzięki pomocy ze strony partii i rządu oraz osobistego nadzoru towarzysza Stalina nad odbudową przemysłu.

Już w r. 1932 rozpoczęła się regularna produkcja samochodów systemem taśmowym w zakładach w Gorkim i w Moskwie. Zakłady te dostarczyły w 1932 r. ponad 25.000 samochodów, w roku 1933 — 49.613 samochodów, w tej liczbie 39.190 ciężarowych. W końcu drugiej pięciolatki t.j., w r. 1937, wytwórnie radzieckie wyprodukowały 200.000 samochodów, w tym ponad 180.000 ciężarowych.

Produkcja samochodów w Związku Radzieckim już w 1937 r. przewyższała produkcję we Francji, w Anglii i w Niemczech. Związek Radziecki osiągnął w produkcji samochodów drugie miejsce w świecie, ustępując tylko Stanom Zjednoczonym Ameryki.

W chwili obecnej zbliża się ku końcowi rozwój drugiego etapu rozbudowy radzieckiego przemysłu samochodowego. Samochodowy przemysł radziecki stoi w obliczu nowych wielkich zadań tak co do dalszego rozwoju produkcji jak i udoskonalenia konstrukcji samochodów. Socjalistyczny ustrój gospodarki narodowej stawia przed konstruktorami samochodów zadanie jaknajwiększego podwyższenia ładowności oraz wyzyskania wszelkich rodzajów paliwa: benzyny, ropy naftowej, kawałków drewna, gazów sprężonych i gazów w stanie płynnym.

Przemysł samochodowy radziecki nie tylko zaspakaja potrzeby wzrastającego gospodar-

stwa socjalistycznego, lecz dostarcza pokaźne ilości samochodów i ciągników innym krajom. W 1949 r. Związek Radziecki dostarczył m. in. do strefy radzieckiej Niemiec 1000 ciągników i 500 samochodów ciężarowych w ramach pomocy technicznej dla gospodarki rolnej.

W związku z szybkim wzrostem ruchu samochodowego znalazła też rozwiązanie sprawa zarządzania przedsiębiorstwami samochodowymi w Z. S. R. R. Należy podkreślić, że cały ilostan samochodów stanowi wspólną własność narodu. Zarząd przedsiębiorstwami samochodowymi sprawuje Ministerstwo Transportu Samochodowego Z. S. R. R. Wszystkie kolumny samochodowe, samochodowe biura transportowe, warsztaty naprawcze i wulkanizacyjne, stacje akumulatorowe i stacje obsługi samochodów podlegają centralnemu zarządowi, do którego należy ogólne kierownictwo tych placówek. Kolumny samochodowe oraz biura transportowe prowadzą tak ruch towarowy jak i osobowy. Warsztaty naprawcze wykonują naprawę samochodów zasadniczo jednej lub dwóch marek.

Życie gospodarcze w Z. S. R. R. ujęte jest narodowym planem gospodarczym i kieruje się zgodnie z jego wytycznymi.

Plan gospodarczy w Związku Radzieckim jest ustawą dającą dyrektywy, do których stosowanie się jest obowiązujące. W zakresie ruchu samochodowego plany miesięczne obejmują działalność produkcyjną wytwórni samochodowych, określają zasięg i rodzaj przewozów oraz program eksploatacji samochodów. Przy planowaniu bierze się pod uwagę wszystkie ostatnie zdobycze wiedzy i techniki oraz postępowe metody pracy, jakie znalazły już zastosowanie w niektórych zakładach. W kraju radzieckim urzeczywistniono wzniosłą zasadę socjalizmu:

„Każdy według swoich zdolności,
każdy według swojej wydajności".

Stosownie do tej zasady wprowadzono formy organizacji pracy i wynagrodzenia za pracę, a mianowicie wysokość wynagrodzenia uzależniona jest od jakości i ilości wykonanej pracy.

Wydajność pracy stale wzrasta dzięki szerzeniu się socjalistycznego współzawodnictwa pracy, rozwojowi ruchu stachanowskiego, wprowadzeniu nowoczesnych metod technicznych, podnoszeniu kwalifikacji kadr pracowników oraz zastosowaniu socjalistycznej racjonalizacji produkcji.

Ruch stachanowski wśród pracowników komunikacji samochodowej nastawiony jest na osiągnięcie większych przebiegów między naprawami, na przedłużenie okresu służby samochodu i jego sprzętu oraz na jaknajwiększe oszczędności w zużyciu paliwa, smarów, gumy itp. przy równoczesnym wykonaniu z nadwyżką wyznaczonego planu. Normy przebiegu samochodów ciężarowych między naprawami wyznaczono jak następuje:

dla marki JAG — 50.000 km
dla marki GAS — 40.000 „
dla marki ZIS — 60.000 „

Ostatnio wśród kierowców powstał masowy ruch zmierzający do osiągnięcia przebiegu międzynaprawczego 100.000 km i więcej. Do tego ruchu przyłączyły się dziesiątki tysięcy kierowców; objął on ponad 30% wszystkich kierowców samochodowych. Są to postępowi stachanowcy, którzy obalają dotychczasowe normy i przepisy techniczne, poprawiają wszystkie rekordy wydajności w komunikacji samochodowej i podnoszą jej rentowność. Analiza pracy wykazuje, że średni przebieg między naprawami u takich „100.000-kilometrowych" kierowców samochodów marki ZIS-5 i ZIS-8 wynosi 116.000 km, marki zaś GAS AA-109.000 km. Większość kierowców 100.000-kilometrowych uzyskuje zmniejszenie rozchodu benzyny o 15 do 25%, co daje dużą roczną oszczędność benzyny dla jednego samochodu średniej ładowności 2,5 — 4 t.

Ponieważ w ramach planu miesięcznego dla każdego samochodu wyznacza się codziennie pewien zakres pracy, w licznych jednostkach gospodarczych wyznaczało się po 5 takich planów dla możliwie najlepszego wyzyskania samochodu. Pozwoliło to kierowcom poznać możliwości rozszerzenia swojej pracy oraz skutecznego wykonania jej z nadwyżką ponad plan.

Praca samochodów wyznaczona jest w większości przypadków na 2 zmiany, w ruchu zaś osobowym nawet na 3 zmiany. Kierowcy samochodowi zaszeregowani są do 3 klas, w zależności od wyszkolenia, doświadczenia i umiejętności kierowania samochodem. Wszędzie są szkoły zawodowe kierowców samochodowych. Osobne kursy służą do podniesienia kwalifikacji kierowców oraz pracowników warsztatów samochodowych. W Z. S. R. R. jest 6 specjalnych instytutów budowy dróg samochodowych oraz szereg fakultetów i zakładów w różnych wyższych uczelniach, gdzie kształcą się inżynierowie przemysłu samochodowego, inżynierowie warsztatów naprawczych i komunikacji samochodowej. Prócz tego liczne szkoły techniczne komunikacji samochodowej kształcą techników, majstrów, mechaników i innych specjalistów tej branży.

Przemysł samochodowy Z. S. R. R. ma wyprodukować w ciągu 1950 r. 500.000 samochodów, w tej liczbie 428 tysięcy samochodów ciężarowych. Do końca 1950 r. ilostan samochodów w Z. S. R. R. zwiększy się dwukrotnie w stosunku do ilostanu z przed wojny. Przewozy samochodowe w 1950 r. przewyższą 2,2 razy przewozy w r. 1940, liczone w przewiezionych tonach i blisko trzykrotnie w stosunku wykonych tonokm. Te wielkie zadania będą wykonane z całą pewnością".

W. N.

PLANOWANIE PRZEWOZU TOWARÓW

We wschodniej strefie Niemiec daje się zauważyć szczególne zainteresowanie zagadnieniem planowania przewozów. W miesięczniku „DER VERKEHR", urzędowym organie Niemieckiej Komisji Gospodarczej dla Radzieckiej strefy okupacyjnej, zjawiło się w roku bieżącym kilka artykułów pióra Hermana KLEMTA, Naczelnika wydziału w Zarządzie Głównym Komunikacji. Niżej umieszczamy streszczenie jednego z nich.

Gospodarkę kapitalistyczną cechuje na ogół bezplanowość. W najlepszym przypadku oddzielne przedsiębiorstwa prywatne robią rozbieżne i wzajemnie krzyżujące się plany, podczas gdy zarządy komunikacyjne nieporadnie usiłują rejestrować i ująć w ramy statystyki dziki potok ładunków. W przeciwieństwie do tego w w gospodarce planowej przewozy są tylko środkiem do planowego kierowania towarów od producenta do użytkownika. Planowanie przewozów staje sie przy tym planowaniem potoków towarów tylko wtedy, gdy jest ono oparte na znajomości realnych planów wytwarzania i rozdziału dóbr.

Planowanie potoków towarów jest po planowaniu rozkładów jazdy najważniejszą częścią składową planowania przewozów. Przy układaniu rozkładów jazdy planuje się potoki pojazdów, do planowania zaś potoków ładunków należy sporządzanie planów przewozu wytworów przemysłowych, górniczych, rolniczych i produktów przemysłu leśnego.

Przy planowaniu przewozów towarowych musi być przede wszystkim wzięta pod uwagę kolejność, w jakiej one powinny być wykonywane czy to ze względu na rodzaj lub właściwości przewożonego towaru, czy też na rodzaj lub zasięg wykonywanego przewozu.

W tym celu autor różniczkuje przewozy wg 3-ch zasadniczych cech:

1. znaczenia przewozowego towaru dla gospodarki narodowej,
2. właściwości samego towaru,
3. rodzaju wykonywanego przewozu.

Z tych 3-ch głównych pozycyj pierwszeństwo ma na ogół rodzaj wykonywanego przewozu. Każdą z tych pozycyj autor dzieli na 3 grupy niżej wyszczególnione. Pierwszą na wytwory przemysłu górniczego, artykuły przemysłowe i wytwory przemysłu rolniczego i leśnego; drugą na towary ulegające zmianom fizycznym, towary ulegające zmianom chemicznym oraz żywe zwierzęta; wreszcie trzecią dzieli się na przewozy w komunikacji wewnętrznej, w komunikacji zagranicznej i przewozy służbowe. Każda z wyszczególnionych wyżej grup podzielona jest następnie na 3 grupy mniejsze. Całość przedstawiona jest graficznie na tablicy o trzech szpaltach: w pierwszej szpalcie umieszczone są jedna pod drugą 3 pozycje główne, w drugiej 9 wyżej wyszczególnionych grup, wypisanych również jedna pod drugą, trzecia zaś szpalta podzielona jest na 7 rubryk pionowych odpowiadających siedmiu stopniom, do których autor szereguje grupy mniejsze, wypisane jedna obok drugiej (w kierunku poziomym) na wprost odpowiednich grup szpalty drugiej. Pozycje zaszeregowane do jednego i tego samego stopnia, a więc umieszczone w odpowiedniej rubryce jedna pod drugą, są równoznaczne pod względem kolejności przewozu. Do pierwszego stopnia pod względem kolejności zaszeregowane są przewozy sanitarne, do ostatniego, siódmego — surowce budowlane.

W podobny sposób ułożona jest druga tablica, w której wszystkie towary objęte trzema pierwszymi grupami szpalty drugiej i dziewięciu mniejszymi grupami szpalty trzeciej rozklasyfikowane są więcej szczegółowo na jeszcze mniejsze grupy. Grupy te razem z grupami głównymi dają 120 pozycji, które autor szereguje do 9-ciu stopni wg przysługującej im kolejności przewozu. Przy tym zaszeregowanie do tego lub innego stopnia zależy od różnych okoliczności. Np. takim towarom jak węgiel kamienny, które nie mogą być magazynowane w miejscu produkcji, przysługuje pierwszeństwo przed wytworami przemysłowymi nadającymi się do magazynowania w miejscu ich wytwarzania.

Do pierwszego stopnia z wyżej wspomnianych 9-ciu zalicza się tłuszcz zwierzęcy z grupy artykułów żywnościowych, do drugiego stopnia z tejże grupy tłuszczu zaliczone są masło i mięso oraz z grupy wytworów przemysłowych — samochody; do trzeciego stopnia z grupy artykułów żywnościowych: ryby, jaja i sery, spirytus i likiery, syropy i cukier, mąka i jej przetwory jadalne, z wyrobów przemysłowych: tkaniny, silniki, obrabiarki i z grupy mniejszej półfabrykatów — metalowe części kute, z wytworów zaś górniczych — węgiel kamienny itd. Do przedostatniego stopnia zaliczone są: żwir, kamienie nieobrobione, glina i cegła, do ostatniego zaś — piasek.

W gospodarce socjalistycznej staje się możliwy wpływ na ukształtowanie się przewozów towarowych przez kierowanie potoków towarów w sposób najkorzystniejszy dla transportu, m. in. przez skrócenie drogi przewozów. Skrócenie takie może być osiągnięte dla wytworów górniczych, stanowiących główną część przewozów masowych, przez przybliżenie do ośrodków ich produkcji zakładów przemysłowych, użytkujących masowo te wytwory. Dla artykułów przemysłu lekkiego osiągnięcie takie jest możliwe przez przybliżenie ośrodków produkcji do wielkich miast, dokąd kieruje się większa część produkcji takich zakładów. Wytwory przemysłu rolniczego i leśnego, których produkcja wiąże się z całymi obszarami i przewożona jest w znacznej części do drobnych odbiorców, są najmniej podatne do skupiania w większe potoki. Do przewozu towarów tej grupy, zwłaszcza cenniejszych, najodpowiedniejszy jest w wielu przypad-

kach przewóz samochodami, nawet na większe odległości.

Szeregowanie do wyżej opisanych stopni jest pierwszym etapem planowania. W następnym etapie powinny być uwzględnione możliwe zmiany, zależne od warunków w miejscu odbioru, możliwości magazynowania i rozmiary zapasów w magazynach. W drugim stopniu planowania potrzebna jest więc współpraca miejscowych jednostek służbowych. Należy je zaznajomić z zaszeregowaniem pierwszego etapu i zlecić uzgadnianie potrzebnych zmian z odbiorcami, z którymi powinien być utrzymywany stały kontakt.

Porównanie przyjętej obecnie klasyfikacji przewożonych towarów z wyżej opisaną ich klasyfikacją na 120 pozycji ujawnia wiele braków w obecnej nomenklaturze towarów. Dążenie do ich klasyfikacji wg branż naukowych nie prowadzi do celu; podział na „materiały budowlane", „artykuły chemiczne", „nawozy", „pasza" itd. nie odpowiada potrzebom planowania przewozów. — Materiały budowlane wysyłane z miejsc wydobycia należą do innej klasy niż produkowane w fabrykach lub pochodzące z lasów. Artykuły chemiczne, nawozy lub pasza wchodzą do różnych klas. Przesyłki drobne odbiera co prawda głównie sektor prywatny, jednak wiele towarów mających duże znaczenie dla gospodarki narodowej przesyła się jako przesyłki drobne; toteż stosowane na kolejach Rzeszy wstrzymanie przyjmowania przesyłek drobnych w czasie wzmożonego ruchu jesiennego wpływa ujemnie na ogólną gospodarkę. Należałoby rozklasyfikować przesyłki drobne wg rodzaju towaru i wyznaczyć kontyngent dla towarów gospodarczo mniej wartościowych lub też częściowo wstrzymać w razie potrzeby przyjmowanie tylko tych ostatnich.

Streszczając artykuł autor podkreśla znaczenie dwóch wyżej opisanych tablic. W pierwszej z nich 3 zasadnicze składniki planowania przewozów towarowych rozklasyfikowane są w trzech szpaltach z uszeregowaniem w ostatniej z nich wg przysługującej im kolejności przewozu. W drugiej tablicy pojęcie „rodzaj towaru" rozklasyfikowane jest w 4 szpaltach wg nowej nomenklatury towarów z uszeregowaniem w ostatniej z tych szpalt wg gospodarczego znaczenia poszczególnych towarów. Obydwie tablice zdaniem autora mają nie tylko znaczenie jako osiągnięcie teoretyczne do celów dydaktycznych, lecz powinny znaleźć zastosowanie praktyczne w służbie handlowej.

(Der Verkehr, zeszyt 9 — 1949 r)

CHARAKTERYSTYKI ROBOCZE POCIĄGÓW ZŁOŻONYCH Z JEDNOSTEK

Wyniki eksploatacji kolei południowych w Anglii jak również innych kolei zelektryfikowanych ogłoszone zostały w czasie od 1936 do 1947 r. w szeregu artykułów, z których między innymi jasno wynika, że dla ruchu podmiejskiego zastosowanie elektrycznych jednostek pociągowych stanowi duży postęp w porównaniu z osiągnięciami trakcji parowej.

Wobec zbliżającego się otwarcia ruchu elektrycznego na linii Liverpool — Shenfield i Manchester — Glossop zainteresować powinny techników dokładne rozważania nad istotą wyższości pociągów elektrycznych złożonych z jednostek nad pociągami parowymi.

Pociągi takie składają się z jednostek pociągowych złożonych z wagonów motorowych i doczepnych, sprzęgniętych ze sobą półstałym połączeniem i mających z obu końców kabinę sterowniczą.

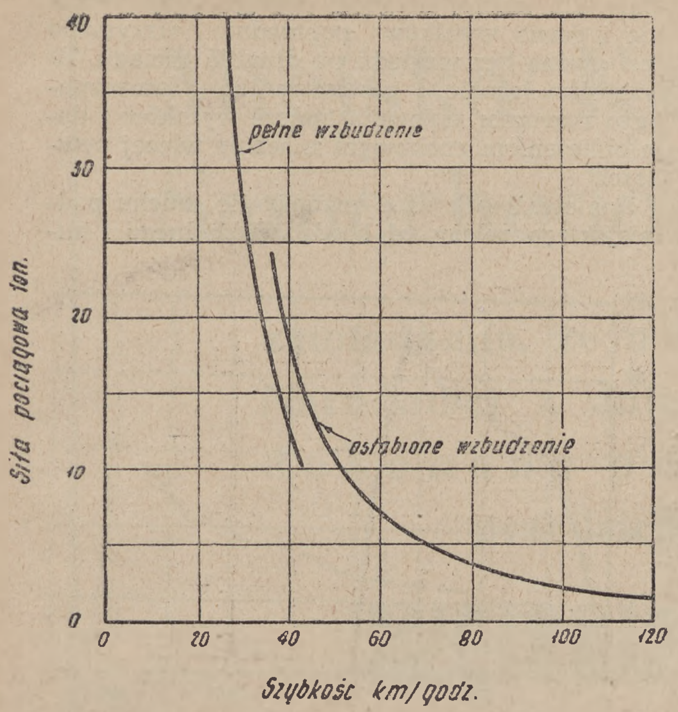
Zazwyczaj elementami składowymi są M (wagon motorowy) — D (wagon doczepny) — DS (wagon doczepny sterowniczy), jak to przewidziane jest dla linii Manchester — Glossop i Liverpool — Shenfield, lub jednostka o składzie M — D — D — M przeznaczona dla kolei południowych. Pierwszy z tych składów posiada 4 silniki po dwa na każdym wózku wagonu motorowego, podczas gdy układ dla kolei południowych ma po 2 silniki na skrajnych wózkach każdego wagonu motorowego.

Dla pociągu o składzie 3 jednostek typu M-D-DS (9 wagonów, 12 silników), wykres zależności całkowitej siły pociągowej w funkcji szybkości przedstawiony jest niżej na rys. 1.

Wykres ten składa się z dwóch części — górnej dla pełnego pola wzbudzenia silników i dolnej dla osłabionego pola, przy czym w praktyce nie wykorzystuje się odcinków skrajnych: powyżej siły 20 t i szybkości większej niż od 100 km/godz.

Wykres 2 można uważać za typową krzywą zamienności siły pociągowej tego rodzaju pociągów elektrycznych przy zastosowaniu rozruchu samoczynnego. Porównanie z krzywą dla typowej podmiejskiej lokomotywy parowej (krzywa b) wskazuje wyższość pociągu z jednostek przy ograniczonych szybkościach maksymalnych. Wyższości tej nie zawdzięcza się ani gatunkowości paliwa ani umiejętności maszynisty i jakkolwiek byłoby można otrzymać jeszcze lepszy wynik mniej jednak wygodny dla pasażerów przy umiejętnym rozruchu ręcznym, to jednak rezygnuje się z tego, ze względu na niezaprzeczone korzyści ustalonego samoczynnego rozruchu.

W systemie zastosowanym na elektryfikowanej linii Manchester — Glossop i Liverpool — Shenfield przekaźnik ograniczający prąd reguluje odpowiednio zamykanie kontaktorów oporów rozruchowych do położenia odpowiadającego nastawianemu przez maszynistę. Jak widać z rys. 2 (krzywa a) sterujące urządzenie przekaźnikowe wstrzymuje w określonych granicach siłę pociągową, co daje stałe przyspieszenie rozruchu i zapobiega ślizganiu się kół. Na nowej wyżej wymienionej linii stosuje się przyśpieszenie rozruchu na wysokość 0,67 m/sek^2 do momentu rozpoczęcia jazdy na osłabionym polu. Przyspieszenie rozruchu na kolejach południowych przyjęto niższe ze względu na postronne warunki ruchowe.



Rys. 1

Opierając się na krzywych (a) i (b) rys. 2 przeprowadzono ocenę wyników jazdy, jakich należałoby się spodziewać na dwóch odcinkach linii Liverpool — Shenfield, od Sevenkings do Goodmayes odległych o około 1220 m ze wzniesieniem 2.56‰ (rys. 3) i od Brentwood do Shenfield (rys. 4) odległych o 3230 m na których 1/3 odległości ma wzniesienie 11,8‰, 1/3 — średnio 5.00‰ i reszta 7,35‰.

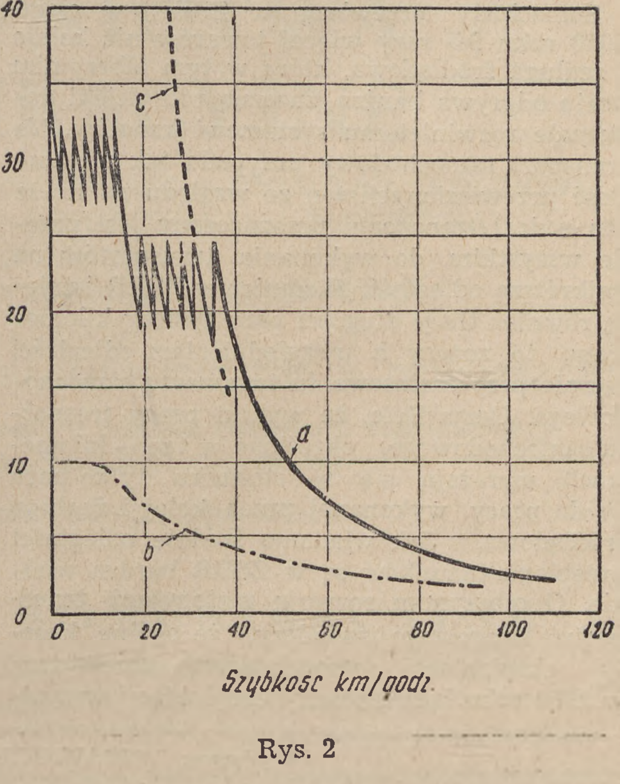
Rozpatrywanie tych krzywych wyjaśnia kilka przyczyn wyższości pociągów złożonych z jednostek. Jazda na odcinku Sevenkings — Goodmayes długości poniżej mili angielskiej daje krótszy czas przejazdu głównie z powodu szybkiego osiągania dużej szybkości jako rezultatu większej siły pociągowej. Odcinek Brentwood — Shenfield jest dłuższy i ma większe wzniesienie przy rozruchu. Tu potrzeba więcej czasu na osiągnięcie dużej szybkości zarówno dla trakcji elektrycznej jak i parowej, lecz w przypadku parowej lokomotywy wzrost czasu jest znacznie większy niż dla pociągu złożonego z jednostek.

Opór trakcji i wzniesienia wynosi tu około 4500 kg, co przedstawia około 50% siły pociągowej rozruchu lokomotywy parowej, zaś tylko około 15% siły pociągowej rozruchu pociągu złożonego z jednostek elektrycznych. Reszta siły pociągowej idzie na uzyskanie przyspieszenia i pokonania oporów trakcji. Poza zmniejszeniem przyspieszenia rozruchu pociągu parowego mała siła pociągowa daje ponadto małą szybkość ustaloną tego pociągu na dalsze wzniesienia.

Krzywa (b) na rys. 2 odpowiada 76 tonowej dwucylindrowej lokomotywy parowej dla ruchu podmiejskiego. Jazda na odcinku Brentwood — Shefield tą lokomotywą wymaga 8 minut czasu. Obecny rozkład jazdy dla trakcji parowej daje 5 minut, co wymaga użycia większej lokomotywy. Pociąga to za sobą konieczność zwiększenia wagi urządzenia napędowego dla zwiększenia siły pociągowej.

W związku z tym interesujące jest porównanie wagi urządzeń napędowych w dziewięciowagonowym pociągu jednostkowym M-D-DS z wyżej wymienioną 76-tonową lokomotywą parową. Waga wyposażenia elektrycznego w w każdym wagonie motorowym wynosi około 14 t. W wagonie doczepnym wyposażenie elektryczne waży ok. ¾ tony, a w doczepnym sterowniczym około 1 tony. Całkowita waga wyposażenia elektrycznego dziewięciowagonowego pociągu jednostkowego wynosi więc w przybliżeniu 47 t, do których należy dodać około 12 t na wzmocnienie konstrukcji wagonów motorowych, w stosunku do zwykłych wagonów pasażerskich. Różnica w porównaniu z lokomotywą parową wynosi 76 — 59 = 17 t.

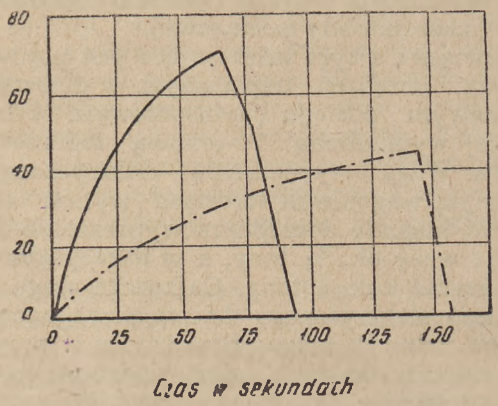
Jak wynika z obliczeń C. M. Cocka na podstawie doświadczeń kolei południowych — 1 tona wagi zaoszczędzonej na pociągu złożonym z jednostek daje oszczędność 4 t węgla rocznie przy rocznym przebiegu 12000 km. Biorąc pod uwagę przewagę wyższej sprawności elektrowozu (z uwzględnieniem przesyłania nergii) nad lokomotywą parową, oszczędność w porównaniu z trakcją parową jest prawdopodobnie conajmniej dwa razy większa. Na tej podstawie 17 t mniejszej wagi od lokomotywy parowej daje zysk 136 t węgla rocznie. Aby uzyskać na krótkich odcinkach te same wyniki jak przy opisanym pociągu elektrycznym lokomotywa parowa musiałaby mieć wagę 200 t, a więc o 141 t więcej niż waga wyposażenia elektrycznego.



Rys. 2

Łatwo obliczyć teraz ile ten nadmiar kosztowałby w eksploatacji.

Prowadząc w dalszym ciągu porównanie z 76 t lokomotywą parową należy zdać sobie

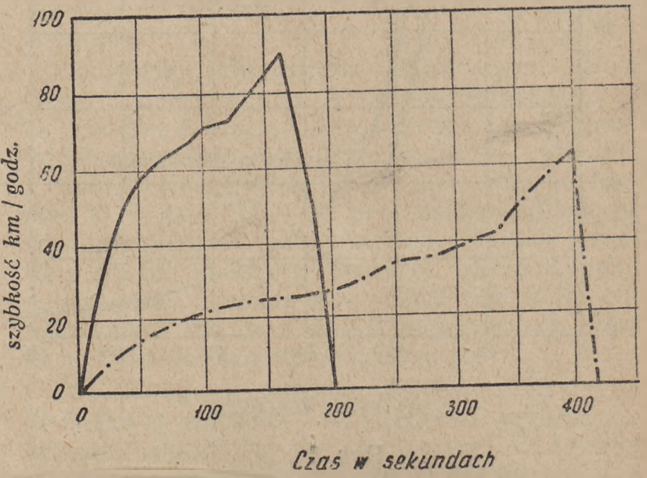


Rys. 3

sprawę z polepszenia przyczepności w pociągu złożonym z jednostek, w których 12 silników napędza każdą oś z osobna, dając tym samym wagę przyczepną więcej niż 1/3 wagi pociągu, tzn. około 110 t. Może być to w pewnej mierze zmniejszone przez rozkład ciężarów, lecz w porównaniu z dużą siłą pociągową umożliwia otrzymanie przyspieszenia rozruchu 0,67 m/sek^2 do szybkości 43 km/godz. Początkowe przyspieszenie rozruchu na poziomie dla lokomotywy parowej z 9 wagonami wynosi 0,20 m/sek^2, średnie do szybkości 24 km/godz. — 0,156 m/sek^2, a do szybkości 40 km/godz. wyniesie 0,111 m/sek^2.

Ponieważ pociąg elektryczny złożony z jednostek jest sprzęgnięty połączeniem półstałym i stosunek mocy do wagi pozostaje praktycznie stały dla każdej długości pociągu przyspieszenie i ocena wyników poprzednio otrzymana jest ważna bez względu na długość pociągu. To wszystko łącznie z zastosowaniem samoczynnego rozruchu zapewnia stałość wyników i daje obliczeniom ruchowym znacznie więcej pewności.

Ponieważ całkowite opanowanie ruchu podmiejskiego zależy od bardzo dokładnego i su-



Rys 4

miennego ustalenia rozkładu jazdy pociągów, jest jasne, że ta stałość założeń zachęca jeszcze więcej do rozwiązywania trudności ruchu podmiejskiego przy pomocy trakcji elektrycznej.

W. D.

Z KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ ZSRR

Samochody przewiozą w ZSRR w ciągu 1950 roku 2,5 razy więcej towarów niż koleje i żegluga śródlądowa, która w tym olbrzymim kraju odgrywa bardzo znaczną rolę dzięki doskonale rozwiniętemu systemowi kanałów. Na transport samochodowy przypada tak znaczna ilość przewiezionych ton ze względu na to, że ten rodzaj transportu przeznaczony jest przede wszystkim do wykonania transportów na najkrótszą odległość. Niemniej w ZSRR istnieją również trasy długości paru tysięcy kilometrów, to znaczy z uwzględnieniem odległości łącznie przy zastosowaniu transportu samochodowego. Oczywiście, że wyniki pracy trasportu samochodowego, określone w tono - kilometrach wyrażają się w stosunku tylko paru % do pracy wykonanej przez kolej i żeglugę śródlądową. Jak wiadomo średnie odległości przebiegu ładunków są w ZSRR bardzo wielkie. O olbrzymim rozwoju motoryzacji transportu drogowego świadczy, że ogólne koszty eksploatacji samochodów przewyższą w 1950 roku łączne koszty eksploatacji wszystkich innych rodzai transportu. *(Budrin. Choziajstwiennyj Razczot. Gosplanizdat 1949).*

Czas służby samochodów w ZSRR wynosi:

samochody osobowe 250 — 350 km tysięcy kilometrów,

samochody ciężarowe 200 — 300 km tysięcy kilometrów,

autobusy 300— 600 km tysięcy kilometrów,

co odpowiada, w przeciętnych warunkach eksploatacji, okresowi 10 lat. Oczywiście, że samochody eksploatowane nie intensywnie służyć mogą znacznie dłużej. *(Kramarenko i Afanasjew — Eksploatacja Awt. Transp.).*

Ostatnie przeprowadzono doświadczenia w celu zastosowania sprzęgła hydraulicznego na małolitrażowym samochodzie „Moskwicz". Doświadczenia wykazały wszystkie zalety sprzęgła hydraulicznego z zaumatyzowaną zmianą przekładni przy 3%—5% podwyższeniu zużycia paliwa wskutek poślizgów sprzęgła. O ile wiadomo była to pierwsza próba zastosowania sprzęgła hydraulicznego na popularnym samochodzie małolitrażowym. (Tes.)

Wydawca: WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, telefony: Centrala Ministerstwa Komunikacji 400-60, wewn. 19.

Redaktor: Inż. Zygmunt Wiśniewski

Prenumerata kwartalna 450 zł. Konto PKO nr I-8523 Cena pojedyńczego numeru 150 zł.

... Wł. kl. 61×86, 70 gr; karton — 140 gr., 61×86.

Miejska Komunikacja Samochodowa w Lublinie

zawiadamia, że uchwałą Miejskiej Rady Narodowej z dnia 23 stycznia 1950 r. dokonano przemianowania przedsiębiorstwa na

MIEJSKIE ZAKŁADY KOMUNIKACYJNE W LUBLINIE

WYŻSZA SZKOŁA HANDLU MORSKIEGO
w GDYNI z siedzibą w SOPOCIE
ZAKŁAD GEOGRAFII GOSPODARCZEJ

PRZEDSIĘBIORSTWO WYDAWNICZE

WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

wydaje czasopisma: „PRZEGLĄD KOMUNIKACYJNY", „PRZEGLĄD KOLEJOWY",
„DROGOWNICTWO", „MOTORYZACJA", „TURYSTYKA"
i tygodnik kolejarza „SYGNAŁY"
oraz książki w ramach **„Biblioteki Komunikacyjnej"**

B r o s z u r y:

„BIBLIOTECZKI PRZODOWNIKÓW i RACJONALIZATORÓW w KOMUNIKACJI"

Druki, normy i instrukcje samochodowe w zakresie gospodarki samochodowej (zlecenie Departamentu Samochodowego M. K.)

Przyjmuje prace zlecone z zakresu Komunikacji

Zamówienia należy kierować pod adresem:

„WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE"

WARSZAWA 12, ul. KAZIMIERZOWSKA 52. Skrytka poczt. 53 — PKO I-8523

Telefony: 400-60/64, wewn. 18 i kolejowy 13-12/14

WYDAWNICTWA

KOMUNIKACYJNE

WARSZAWA

CENA ZŁ [redacted] 150